

rantie,—je ne dis pas le coût du chemin, mais notre garantie,—est limitée à \$13,000 par mille sur la section des prairies, et à \$30,000 par mille sur la section des montagnes. Si le prix de revient du chemin est moins élevé que celui qui a servi de base à ces garanties, notre garantie n'excédera pas les trois quarts de ce prix, mais si le chemin coûte plus cher,—et certains députés prétendent qu'il va coûter fort cher,—la limite de notre garantie reste la même, mais la compagnie devra pourvoir à l'augmentation du prix de revient, quel qu'en puisse être le chiffre, afin que le chemin puisse être terminé. Le Grand-Tronc-Pacifique accepte ces conditions.

Puis, dans la même circonstance, le ministre des Finances s'est exprimé en ces termes :

Quant à la section des prairies, nous ne prenons aucun engagement quelconque, si ce n'est que nous garantissons les obligations. Mais mon raisonnement repose sur l'hypothèse que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique mènera son entreprise à bonne fin, et je crois que les fortes sommes qu'elle y consacre sont un sûr garant de son habileté et de sa bonne foi. En supposant que le Grand-Tronc-Pacifique remplisse les obligations que lui impose le contrat et que nous ne soyons appelés à faire que ce dont nous sommes convenus, nous ne prenons aucun engagement en ce qui a trait à la section des prairies, attendu que le Grand-Tronc-Pacifique consent à payer l'intérêt du commencement à la fin sur le coût de construction de cette section.

Ainsi donc, c'est sur des représentations comme celles-là faites en cette Chambre et au dehors, qu'on a fait régler les conditions du marché conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il fut nettement déclaré que la section des prairies ne coûterait pas au pays un seul sou, mais que tout ce que nous aurions à faire serait de donner une garantie, dont nous ne serions jamais du reste appelés à verser le montant, sur les premiers \$13,000 par mille appliqués à la construction du chemin de fer. Et maintenant nous voyons qu'il a été adressé au Gouvernement une lettre qui a paru peu de temps après la dernière élection générale, où se trouve exposée la véritable situation en 1908, situation très différente de celle que l'on pronostiquait en 1903. Je ne puis m'empêcher de me demander si cette lettre a bien été écrite pour la première fois à la date de sa publication, et si le Gouvernement n'avait pas la puce à l'oreille déjà auparavant au sujet de cette demande qu'on devait lui faire. Je me demande même s'il n'existait pas quelque entente entre le ministre et le signataire de cette lettre dès avant la dernière élection générale, entente qui expliquerait l'excessive activité du Grand-Tronc, qui s'est employé entièrement en faveur d'un seul des grands partis politiques. C'est là un point sur lequel nous aimerions à être renseignés avant la fin du présent débat: quand, pour la première fois, le ministre des Finances et ses collègues ont-ils été informés qu'il faudrait un sur-

M. H. B. AMES.

croît d'aide pour cette compagnie, que celle-ci allait demander du secours bien au delà de ce qui était prévu aux termes de la convention primitive.

On n'a pas oublié la teneur de ce marché primitif. On se rappelle que le prix de revient du tronçon des prairies était estimé à \$18,000 ou \$20,000 par mille. Mais que révèle la lettre de M. Hayes? Elle révèle que, suivant la prétention de la compagnie, ce prix de revient a été de \$35,000 par mille; \$35,000 par mille comme prix de revient d'une voie ferrée construite à travers les prairies du Manitoba, du Saskatchewan et de l'Alberta. Au lieu d'une dépense de premier établissement de \$20,000,000, nous avons de ce chef une dépense de plus de \$32,000,000; et cette somme représente simplement le prix de construction du chemin, sans rien pour achat du matériel roulant; et le chemin n'est pas encore utilisable pour les transports. Or, ce que nous voudrions savoir, en premier lieu, c'est ce qui a été dépensé jusqu'ici sur ce chemin. Voici ce qui en serait: en premier lieu, le produit des obligations de 3 p. 100 garanties par l'Etat à concurrence de \$11,908,000, représentant un montant de \$13,000 par mille. On nous a dit qu'une seconde émission a été faite sur l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, sous la garantie du Grand-Tronc; et que le produit de cette seconde émission a assuré un placement de \$9,602,000 sur cette section des prairies. On nous a dit que la compagnie du Grand-Tronc elle-même prétend y avoir engagé \$7,094,000. Et, finalement, on nous informe qu'il faudra une nouvelle dépense de \$3,594,000 pour mener à bonne fin la construction de la section des prairies. Ainsi, tout compris, la somme de \$32,197,351 a été absorbée, ou aura été absorbée, par la construction de ce chemin, y compris l'intérêt jusqu'au 1er juillet 1910, si l'état soumis par la compagnie doit être pris à la lettre. Vous constaterez que cela fait \$35,000 par mille, \$35,000 par mille pour le chemin nu, sans une seule locomotive, un seul wagon, un seul article de matériel roulant. D'autres chemins de fer de prairies, à l'égard desquels il est facile de se renseigner, ont été construits moyennant une dépense de \$15,000 à \$20,000 par mille; en d'autres termes, ce chemin de fer a coûté, ou aura coûté deux fois plus que les autres.

Pourtant, on ne saurait prétendre que sa construction s'est effectuée dans des conditions particulièrement désavantageuses. On ne saurait plaider en sa faveur l'existence d'obstacles comme ceux qui s'opposaient à l'établissement du premier chemin de fer transcontinental. Ce pays est aujourd'hui très différent de ce qu'il était en 1881. La section des prairies de ce chemin de fer n'est pas une solitude sauvage et inhabitable. De Winnipeg à Edmonton,