

nord-ouest, et de la ligne qui s'étend d'Edmonton vers le nord-est. Ces régions sont occupées par nombre de gens qui n'ont pu développer leurs terres faute de communication par chemin de fer. En 1913, époque où le chemin fut nivelé depuis Edmonton jusqu'à White-Court, il fut universellement admis qu'il y aurait des communications par chemin de fer dans un an. Les colons déjà établis dans cette région reprirent courage et d'autres allèrent s'y établir; mais tous ont dû suspendre leurs opérations parce que le chemin n'a pas été achevé. On l'a nivelé sur une distance de plus de 50 milles depuis le terminus actuel, c'est-à-dire depuis la traverse de la rivière Pembina jusqu'à White-Court, et ces travaux tombent maintenant en ruines. Quand on les a abandonnés, on était sur le point de poser les rails, et l'on avait déjà fait de grandes dépenses. On avait pratiqué des coupes considérables et construit des chevalets représentant d'immenses travaux. Le chemin de Saint-Paul-des-Métis est construit dans la direction d'une colonie dont certains habitants sont encore à 120 milles de cette ligne. Ils sont établis dans cette immense région depuis des années; ils sont entreprenants et le pays est beau et fertile, mais il leur est impossible d'augmenter leur production parce qu'ils sont trop éloignés du chemin de fer. Ces chemins ont d'abord obtenu des chartes du gouvernement provincial et le Canadien-Nord a obtenu du gouvernement provincial une subvention sous forme de garantie; il a vendu les obligations ainsi garanties pour se procurer de quoi construire 100 milles de chemin sur l'embranchement de Saint-Paul-des-Métis et en construire à peu près autant sur l'embranchement de White-Court, et il a commencé la construction de l'embranchement de Saint-Paul-des-Métis. Il a complété le nivellement de l'embranchement de White-Court sur une distance de cent trente milles à partir d'Edmonton. Plus tard, il a posé des rails d'acier sur l'embranchement de White-Court, sur une distance de soixante-dix milles à partir d'Edmonton, et il est resté plusieurs années sans en poser sur l'embranchement de Saint-Paul-des-Métis; mais depuis quelque temps il a achevé le nivellement de ce dernier embranchement sur une distance de cent milles. Il est maintenant en train de poser des rails d'acier sur une distance de cinquante milles, de sorte qu'il lui restera à en poser sur cinquante autres milles. En accordant au Canadien-Nord la garantie de 45 millions, le Gouvernement fédéral actuel a pris une hypothèque sur la branche ouest de ce chemin et le produit

[L'hon. M. Oliver.]

de la vente des obligations garanties par le gouvernement provincial a paru au chapitre de l'actif du bilan du Canadien-Nord comme garantie sur laquelle le Gouvernement fédéral pouvait compter par rapport à ces 45 millions. Les conditions de la garantie étaient que le Gouvernement fédéral aurait une hypothèque de second rang sur ces propriétés, sur lesquelles le gouvernement provincial, qui avait accordé la garantie à la compagnie, avait une hypothèque de premier rang. L'hypothèque de second rang détenue par le Gouvernement fédéral constituait une espèce d'entrave empêchant la compagnie de se procurer d'autres deniers, parce que les prêteurs étaient obligés de tenir compte de cette hypothèque.

Cette entreprise est arrêtée depuis et voici pourquoi: Le Gouvernement fédéral, pour protéger sa deuxième hypothèque, a payé l'intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement provincial et vendues par la compagnie. Si l'intérêt n'était pas payé, le chemin deviendrait la propriété du gouvernement provincial, en vertu de sa première hypothèque. Le Gouvernement fédéral s'est ainsi rendu responsable de la construction de ces voies et cependant, elles ne sont pas parachevées et ne rapportent rien. J'ai saisi la Chambre de cette question au cours des sessions précédentes et j'ai expliqué que le Gouvernement s'étant rendu responsable de l'intérêt sur les obligations, il doit voir à ce que le chemin soit terminé pour qu'il donne des recettes au moins suffisantes pour payer l'intérêt sur les obligations. Si ces voies étaient terminées jusqu'à White-Court dans une direction, et jusqu'à 100 milles dans la direction de Saint-Paul-des-Métis, dans une autre, la production de cette région en serait considérablement augmentée, car elle est déjà passablement peuplée; mais la production est arrêtée par le manque de moyens de transport. L'argent qu'on emploierait à compléter ces voies ferrées ne serait pas détourné des fins de la guerre, puisqu'il augmenterait la production des choses dont nous avons besoin pour assurer la victoire des alliés. Le Gouvernement trouve bien le moyen d'acheter et subventionner des chemins de fer dans d'autres parties du pays. Même s'il devait avancer de l'argent jusqu'à concurrence de la subvention ordinairement accordée aux compagnies de chemins de fer, il ne ferait que suivre une coutume établie. Il ne ferait pour cette partie du pays que ce qu'il fait ailleurs. Je demande instamment au Gouvernement de mettre ces