

ne administration libérale. Si ce chemin de fer ne représente pas le grand actif national qu'il devait être dans l'intention de ceux qui en ont conçu l'idée et qui l'ont réalisée, ce sera parce que l'on a délibérément abaissé le type mentionné à la convention arrêtée à l'origine entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Le pays connaît tous ces faits. Le ministre des Finances peut jongler aussi longtemps qu'il le voudra mais il ne réussira pas à greffer sur l'ancienne administration la responsabilité du moindre détail qui se rapporte à la construction du chemin de fer Transcontinental national, qui tend à démontrer que cette entreprise n'a pas été avantageuse à la population du Canada.

Le pays a aidé un autre réseau de chemin de fer, celui du Nord-Canadien. Je vois que les journaux à la dévotion des honorables membres de la droite, le "Toronto News" particulièrement, se sont donnés beaucoup de mal pour établir que l'ancien gouvernement doit porter la responsabilité de l'état où se trouvent les finances du réseau du chemin de fer Nord-Canadien. Je tiens à nier cette allégation et avec d'autant plus de vigueur que plus forte est ma conviction que les faits établissent tous qu'il n'y a pas un atome de vérité dans cette assertion.

Nous savons que l'ancien gouvernement a aidé jusqu'à un certain point le réseau du Nord-Canadien quand il s'est agi de fournir aux lignes auxiliaires de ce réseau, dans les prairies de l'Ouest, un débouché sur l'Est du Canada. La ligne formant lien était nécessaire au succès de ce vaste réseau, parce que nous savons tous que les exportations des provinces des prairies se dirigent sur l'Est, tandis que la plus forte partie des importations de ces mêmes provinces viennent de l'Est. Cette ligne faisant raccordement entre l'Est et l'Ouest était nécessaire pour assurer le succès de ce réseau de transport dans les provinces des prairies.

Qu'est-ce qui a mis les finances du chemin de fer Nord-Canadien et le réseau lui-même dans la position où ils se trouvent maintenant? Je soutiens, comme l'an dernier, que la responsabilité de cet état de choses doit être attribuée à l'ambition des deux hommes qui ont conçu l'idée de cette entreprise et qui ont voulu prolonger leur voie ferrée jusqu'au littoral du Pacifique. C'est à la construction de cette partie du réseau du Nord-Canadien sur une distance de 1,000 milles à travers les montagnes Rocheuses jusqu'au littoral du Pacifique qu'on doit attribuer l'état précaire où les finances de cette compagnie se trouvent aujourd'hui. Le ministre

des Finances dira-t-il à la Chambre et au pays comment l'ancienne administration est responsable de la construction de cette partie inutile du Nord-Canadien? Cette partie du réseau a été inaugurée sous le patronage de sir Richard McBride, chef du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Ce dernier gouvernement est venu au secours de Mackenzie et Mann, après que l'ancienne administration fédérale eût refusé d'aider ces entrepreneurs pour la construction de cette partie du réseau. Nous trouvons que la province de la Colombie-Anglaise a engagé une garantie de \$45,000,000 environ dans la construction de ces 1,000 milles de voie ferrée. Mackenzie et Mann ont reçu une garantie de \$45,000,000 du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Il y eut d'abord une garantie de \$35,000 par mille, puis une garantie supplémentaire de \$10,000 par mille. Mais cela ne fut pas suffisant, et le gouvernement de la Colombie-Anglaise a dû éprouver un grand soulagement quand ses amis politiques arrivèrent à la direction des affaires de tout le pays, car ce fut au cours de la première session même qui suivit l'avènement de ce Gouvernement au pouvoir que nous avons vu le Nord-Canadien s'adresser à ce Gouvernement pour lui demander de compléter l'aide que lui avait donnée le gouvernement de la province de la Colombie-Anglaise.

Comment a-t-on accordé ce secours, monsieur l'Orateur?—en accordant à Mackenzie et Mann une subvention de \$12,000 par mille, ce qui représente un total de \$12,000,000. Était-ce assez? Je vous demande de parcourir le Livre bleu déposé sur le bureau de la Chambre, au cours de la dernière session, et qui contient un état de cette compagnie de chemin de fer sur ses besoins au sujet de sa requête demandant une somme additionnelle de \$45,000,000. On a constaté qu'approximativement \$23,000,000 des \$45,000,000 de garantie des obligations avaient servi au fonctionnement du réseau du Nord-Canadien, dans la Colombie-Anglaise. Cela et cela seul est responsable du fardeau qui tombe sur ce Gouvernement qui, par sa propre mesure, est devenu associé dans cette institution qui se trouve dans une impasse financière reconnue, le chemin de fer Nord-Canadien. Nous ne sommes nullement certains que le Gouvernement soit au terme de ses embarras concernant ce réseau. Nous constatons aujourd'hui, qu'en dépit des dispositions que ce Gouvernement a arrêtées pour le parachèvement du Nord-Canadien dans la Colombie-Anglaise, le gouvernement de cette province a jugé nécessaire