

BILL RELATIF AU NORD-CANADIEN—  
Suite.

*Hon. M. White*—Suite.

triction de l'émission d'actions de la compagnie—4709; actions à transférer libres de toutes charges antérieures—4709.

*Hon. M. Oliver*—Un amendement à l'article 15—4727; "Toutefois, pour toute ligne de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien de l'Ouest ou de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien de la Saskatchewan, construite actuellement ou plus tard dans les provinces de la Saskatchewan ou de l'Alberta, qui a reçu de l'aide sous forme de primes, d'emprunts ou de garanties du gouvernement de la province où cette ligne est située, cette ligne ne sera pas censée avoir été déclarée ouvrage d'utilité publique au Canada, tant que la compagnie du Nord-Canadien ne se sera pas chargée de son exploitation, à titre de partie de son réseau, et seulement tant qu'elle sera exploitée à titre de partie de ce réseau"—4727; le principal but visé dans l'établissement de la commission des chemins de fer, c'était la réglementation du trafic et des prix de transport—4727; les droits et les intérêts des provinces—4728.

*Hon. M. Meighen*—Le gouvernement, en déclarant ces chemins de fer ouvrages d'utilité publique au Canada, a voulu répondre aux vœux des gouvernements des provinces—4728.

*Le très hon. R. L. Borden*—Je comprends que les autorités provinciales désirent que durant la construction de ces lignes elles ne soient pas mises sous la juridiction fédérale, mais qu'aussitôt après qu'elles seront mises en exploitation elles tomberont sous notre juridiction—4730.

*Hon. M. Rogers*—Juridiction de la commission des chemins de fer en matière de trafic—4731; juridiction provinciale pendant la construction, et du choix des tracés—4731; conditions dans lesquelles nous pouvons assurer la construction d'embranchements dans aucune province du Canada—4732.

Amendement de M. Oliver est rejeté—4733.

*Hon. M. Meighen*—Propose de modifier article 15—4733; texte de l'amendement—4733; adopté—4733.

Reprise de l'étude du bill—4813.

*Sir Wilfrid Laurier*—La politique de la gauche au sujet de cette loi—4813; le pays a besoin d'au moins trois transcontinentales dans les provinces de l'Ouest et dans les provinces de l'Est, afin de fournir les débouchés nécessaires au trafic déjà énorme dans le moment, et qui devra augmenter d'année en année entre les différentes parties de notre pays, et afin de remplir le vide sur la rive nord du lac Supérieur, qui jusqu'à présent a été le plus grand danger que peut courir la Confédération, danger qui existe encore, et en dernier lieu de donner au peuple canadien dans toute la mesure possible facilité d'accès aux richesses inexploitées depuis des siècles entre les Laurentides et les rives de la baie d'Hudson—4814; le Nord-Canadien et le parti conservateur—4814; pas plus épris qu'autrefois de l'ex-

BILL RELATIF AU NORD-CANADIEN—  
Suite.

*Sir Wilfrid Laurier*—Suite.

ploitation des chemins de fer par l'Etat—4816; l'entreprise du Nord-Canadien doit être menée à bonne fin, mais nous voulons nous en assurer le contrôle—4816; texte d'un amendement—4816; acquérir les biens de la compagnie à un prix fixé par l'arbitrage et n'excédant pas 30 millions de dollars—4816.

*Hon. M. Pelletier*—Attitude du parti libéral n'est pas suffisamment claire—4816; gouvernement a donné tout le temps nécessaire à une discussion et à un examen suffisants de cette affaire—4816; amendement Laurier est conçu en des termes bien vagues—4816; des propositions soumises au Parlement la nôtre est la meilleure—4817; dans les circonstances il ne serait pas judicieux de prendre 45 millions dans le Trésor—4817; et nous proposons, en conséquence, de faire garantir ces obligations par l'Etat, ce qui nous permet de réserver les fonds que nous avons de disponibles à l'heure actuelle en vue de l'exécution de ces grands travaux publics—4817; l'Etat devient propriétaire d'une bonne partie de l'entreprise—4817; nous avons intérêt à faire en sorte que le commerce qui revient légitimement au Canada ne soit pas détourné au profit des ports américains ou étrangers—4818; dans le présent projet, il est prescrit aussi rigoureusement que possible que le trafic du Canada recueilli dans l'Ouest, sera transporté vers les ports canadiens—4818; nous sommes à un tournant de la route dans l'histoire du développement des transports au Canada—4818; l'avenir seul dira si nous devons avoir deux ou trois lignes transcontinentales—4818; il est certain que beaucoup de canadiens sont d'avis qu'il aurait été plus sage, en 1903 ou 1904, de commencer une seule ligne transcontinentale au lieu de deux—4818; nous aurions plus d'argent à l'aménagement de nos ports—4820.

*M. Pugsley*—Le gouvernement n'a pas voulu mettre le Parlement au courant de l'actif des deux hommes qui possèdent cette voie ferrée, MM. Mackenzie et Mann, bien qu'il eût dû nous fournir ces renseignements—4821; on n'a pas voulu non plus nous mettre au courant des profits que ces messieurs ont faits, grâce à la disposition de cette voie ferrée, et grâce à la disposition des valeurs négociables de cette gigantesque entreprise—4821; si le Canada doit devenir associé du Nord-Canadien, il ne veut pas jouer ici le rôle d'un associé secondaire, et il tient à avoir au chapitre voix prépondérante—4823; tout ce que le gouvernement a fait, c'est d'avoir réussi à associer le pays avec Mackenzie et Mann, mais sans contrôle—4823; le pays n'a ici que voix secondaire tout en étant lié par l'honneur aux dettes et engagements de cette compagnie, et tout en étant tenu d'appuyer cette compagnie quoi qu'il puisse arriver, afin de sauvegarder le crédit du peuple canadien—4823; la politique de l'ancien gouvernement consistait à encourager ce qu'on pourrait appeler le réseau de l'Ouest du