

leur établissement de nos jours, c'est simplement qu'alors il y avait compétence et capacité dans l'administration des chemins de fer, tandis qu'aujourd'hui il y a imprévoyance et impuissance.

Il y a imprévoyance et impuissance dans l'administration des chemins de fer nationaux du Canada, et il y a imprévoyance et impuissance dans la construction et la gestion du Nord-Canadien, tandis que, au dire du chef de l'opposition, il y avait capacité dans l'administration du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Le Nord-Canadien a été construit en même temps que ces deux réseaux. C'était un chemin de fer tout aussi bon, ayant un parcours mieux choisi, et il a été construit pour moins de la moitié de la somme dépensée pour le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique.

Bien que je puisse me tromper de quelques milles, je crois que le Nord-Canadien couvre une distance d'environ 9,555 milles et il a été établi et pourvu d'un matériel d'exploitation passable au prix approximatif de \$400,000,000. D'un autre côté, nous avons un réseau d'environ 4,000 milles de longueur, manquant d'embranchements et de matériel dignes de ce nom, qui a coûté \$500,000,000 à l'Etat et qui coûtera \$550,000,000 lorsqu'il sera parachevé et pourra être exploité. Néanmoins, le chef de l'opposition compare les auteurs de ce chemin de fer qui coûte \$550,000,000, soit \$125,000 par mille à Mackenzie et Mann qui ont pu en même temps établir leur réseau tel qu'il est, aujourd'hui, pour moins que \$40,000 par mille, sous la direction de M. D. B. Hanna.

Comment l'honorable député peut-il concilier ces deux assertions. J'ai déjà affirmé et je soutiens encore sans craindre un démenti que, ni au Canada, ni ailleurs, un chemin de fer de même nature n'a jamais été établi pour la somme d'argent que le Nord-Canadien a coûté. Le pays a dans ce chemin de fer une propriété qui ne le cède à aucune autre en Amérique — pas même le Pacifique-Canadien. Et cette propriété a été créée sous l'administration de celui qui est maintenant président des chemins de fer nationaux du Canada. J'ignore si le président actuel est le meilleur — le gouvernement actuel, ou un autre, pourra peut-être trouver un homme plus capable, mais jusqu'à ce qu'il puisse faire ses preuves, il n'y a personne ici ou ailleurs qui puisse indiquer un acte de M. D. B. Hanna et dire qu'il n'était pas d'accord avec la pratique légitime qui prévaut dans les cercles des chemins de fer.

M. McKENZIE: L'honorable député me permettra peut-être de lui poser une question, vu surtout que nous ne pourrions pas obtenir de renseignements des ministres et que, en apparence, il est spécialiste. Il nous dit que ce réseau a été construit à bon marché et qu'il a été bien administré. Nous expliquerait-il pourquoi il n'a jamais pu joindre les deux bouts?

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Monsieur le président, j'étais sur le point de traiter ce sujet, et je suis bien aise que le chef de l'opposition ait soulevé cette question. Pendant les deux dernières années dont le bilan nous est connu, le Nord-Canadien a payé tous ses frais d'exploitation et de trois à quatre millions de dollars à compte de l'intérêt sur ses obligations, exploite que, dans le même intervalle de temps, aucun réseau transcontinental d'Amérique n'a accompli. Qu'a fait le Grand-Tronc-Pacifique qui, le chef de l'opposition le dit lui-même, a été construit et administré avec économie? Il y a à peine deux ou trois mois, les administrateurs de cette voie ferrée disaient: Nous cesserons de l'exploiter, à moins que l'Etat ne vienne de l'avant avec dix à quinze millions de dollars, car nous ne pouvons pas gagner assez d'argent pour rémunérer nos employés. Est-ce vrai?

M. McKENZIE: Je ne parlais pas de ce chemin de fer.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Que fait le Transcontinental à l'est de Winnipeg?

M. McKENZIE: Si l'honorable député veut me rendre justice, je dois lui dire que j'ai parlé des dépenses que l'Etat était en mesure de surveiller, je n'ai pas parlé d'une compagnie.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je veux bien admettre qu'en vertu de la convention passée pour la construction du Transcontinental le Gouvernement avait fort peu de juridiction, ou du moins qu'il ne l'exerçait pas. Voilà qui est certain. Si l'opposition, veut ouvrir un débat sur ce qui s'est passé lors de la construction du Transcontinental fort bien, je suis prêt.

Une VOIX: 40 millions sont disparus en gaspillages.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): J'ignore où l'argent est allé, mais j'ai dit, et je le répète, que 125 millions de piastres ont été affectées à d'autres fins qu'à la construction d'un chemin de fer.

Nous nous efforçons de trouver la solution de notre problème de chemin de fer. A cette fin le Gouvernement soumet à la