

complétés les travaux actuels. Aucun rail de posé ici.

De North-Battleford, à Jack-Fish-Lake, 83 milles. Lorsque seront complétées les présentes entreprises de nivellement, l'on sera rendu au 83e mille. Il y a eu 64 milles de rails de posés sur ce chemin, dont il reste à construire 18 milles 3.

De Eyre à Acadia-Valley. Lorsque les travaux de terrassement seront terminés, 12 milles seront prêts à recevoir la voie. Aucun rail n'a été posé ici.

Je dois dire que nous avons fait, il y a une semaine un marché pour de nouveaux rails, et c'est notre intention d'en garnir les lignes principales. Ceux que nous enlevons seront placés sur les embranchements de la nature de ceux que j'ai mentionnés.

M. CAMPBELL: Quelle sorte de rails est-ce et quel prix en a-t-on payé?

L'hon. M. REID: Les nouveaux rails que nous avons achetés sont des rails de 85 livres et nous les avons payés \$55 par tonne brute. C'est là le prix de contrat pour les rails. Je regrette que nous n'ayons pas pu arriver plus tôt à ce prix. Nous aurions pu alors sans doute poser beaucoup plus de rails que nous allons probablement pouvoir le faire par suite du délai.

M. TURGEON: Avant que ce montant de 50 millions soit voté j'aimerais, si je le puis, présenter quelques observations sur la situation générale de nos chemins de fer à laquelle nous avons aujourd'hui à faire face. Les énoncés et rapports que nous avons reçus au sujet de nos chemins de fer ont certainement soulevé de l'inquiétude dans l'esprit du peuple, et d'un océan à l'autre chacun se demande ce qui va sortir de la situation actuelle. Aux yeux d'un grand nombre, cette situation semble terrifiante, et le dicton bien connu que les chemins de fer sont la sauvegarde d'une nation fait place, dans l'esprit d'un grand nombre, à la crainte qu'ils puissent être la cause de la ruine du pays. Aujourd'hui le peuple canadien, en son entier, s'intéresse à ce qu'il faut faire, non pas afin de pouvoir immédiatement apporter remède à la situation, car cela n'est guère possible, mais par des mesures judicieuses mettre fin au présent gaspillage d'argent que chacun déplore, et le ministre des Chemins de fer, le premier, j'en suis sûr.

Une VOIX: Il supporte allègrement la chose.

M. TURGEON: Je ne prétends pas être une autorité en matière de chemins de fer; j'accepte simplement l'invitation sincère et généreuse du ministre des Chemins de fer lui-même quand le 17 mars dernier, en

[L'hon. M. Reid.]

faisant son rapport annuel sur les chemins de fer, il a invité tous les membres de la Chambre à formuler tous les avis d'un caractère raisonnable qui leur sembleraient bons afin d'améliorer les conditions actuelles. Bien que mes connaissances soient très limitées en ces matières, et nul plus que moi ne s'en rend compte, le ministre des Chemins de fer admettra que durant les 21 ans que j'ai siégé en cette Chambre j'ai au moins essayé de donner une certaine considération aux choses de chemins de fer et en particulier à la construction des embranchements. Je suis sûr que le ministre ne doit pas oublier mes efforts en ce sens.

Nous avons aujourd'hui deux grandes corporations qui possèdent et administrent les chemins de fer du Canada. D'un côté, il y a la grande compagnie du Pacifique-Canadien avec une réputation mondiale pour ce qui touche à l'administration efficace des chemins de fer et des paquebots océaniques. D'un autre côté, nous avons la commission qui administre les chemins de fer nationaux du Canada, commission qui n'est encore qu'à ses débuts, mais qui jusqu'à présent a suivi une ligne de conduite qui n'a certainement pas contribué à créer de la confiance dans le personnel de cette corporation. Comme je suis au nombre de ceux qui ont toujours eu confiance en la nationalisation au moins partielle de certaines lignes de nos chemins de fer, j'avais espéré que nous aurions eu de meilleurs résultats. A l'origine de la confédération nos chemins de fer furent plutôt conçus avec l'objet de concurrencer les lignes possédées par des compagnies particulières, afin que le public ne fût pas surchargé de taux de fret excessifs et autres charges, et afin d'établir des taux justes et raisonnables—taux nous permettant d'arriver au développement qui est nécessaire pour que l'expansion de ce jeune pays soit à la mesure de ce que nous croyons être sa destinée. Car il est certain qu'il va falloir se reposer sur nos chemins de fer pour jeter les véritables bases de notre bonheur et de notre prospérité, choses que désire si ardemment tout véritable Canadien.

A la session dernière, j'ai averti le ministre des Chemins de fer plus d'une fois de ne pas demander à la commission une augmentation des tarifs de marchandises, parce que je considérais que toute nouvelle augmentation nuirait certainement au développement de toutes nos industries par tout le pays. Mes prédictions se sont réalisées, et en réalité elles sont confirmées par