

surprise, après les réponses que nous a données de temps à autre le premier ministre, et après la déclaration faite par ce dernier —déclaration conçue en termes on ne peut plus catégoriques—que le ministre des Finances nous ait communiqué il y a quelques jours un document des plus importants qui était depuis dix-huit mois en la possession du gouvernement, qui se rattachait directement au sujet en discussion, et qu'on n'avait pas cru devoir communiquer à cette Chambre. Je ne vais certainement pas trop loin en affirmant que l'existence de ce document nous a été cachée. Le très honorable premier ministre nous a dit, en réponse à une question posée par l'honorable député de Jacques-Cartier, que tous les documents avaient été produits. Il nous a affirmé cela sans équivoque, et bien qu'il sût dans le temps que le gouvernement avait en sa possession un document de la plus grande importance se rattachant à cette affaire. Ce document n'est rien moins qu'un exposé de propositions du Grand-Tronc-Pacifique au sujet de la construction d'une grande partie du chemin de fer Transcontinental, et les propositions sont énoncées avec autant d'exactitude et de précision qu'on en pourrait trouver dans un acte du parlement, le tout ayant pour objet d'obtenir une subvention pour la construction du chemin.

Il suffit de jeter les yeux sur ce document pour en saisir l'importance, et pour se convaincre à quel point on a eu tort de nous le tenir caché. Et ces réflexions s'imposent d'autant plus que ce document se rattachait directement aux longues discussions que nous avons eues l'année dernière et cette année. Ce document est daté du mois de novembre 1902. On nous en a parlé l'autre jour en quelque sorte comme d'une lettre confidentielle qui aurait été adressée au très honorable premier ministre. Je veux vous en lire quelques passages, afin que vous soyez édifiés sur le bien fondé de cette prétention. Voici comment débute ce document :

—Vos pétitionnaires désirent adresser un mémoire à votre gouvernement au sujet de la construction de chemin de fer de première classe à partir du terminus nord du Grand Tronc à ou près de North-Bay, Ont., et de là jusqu'à l'océan Pacifique.

Voilà le préambule. Puis on continue :

On considère qu'il est très désirable, dans l'intérêt public—

Veillez remarquer maintenant la précision avec laquelle on s'exprime :

—que la construction d'un second transcontinental, d'un océan à l'autre, soit décidée sans retard inutile, afin de faciliter l'écoulement du trafic toujours de plus en plus grossissant du Nord-Ouest—

Voici maintenant qui est très significatif :

—qui, sans cela, pourrait peut-être se diriger vers des ports américains.

Eh ! mais, M. l'Orateur, voilà précisément ce qui a fait l'objet de toutes nos discussions,

M. BARKER.

depuis de longues semaines. Ces pétitionnaires nous proposaient un moyen de parer au danger de voir notre commerce aller aux Etats-Unis. Et on nous a laissé ainsi discuter de longues semaines, sans nous soumettre le moyen proposé par ces pétitionnaires pour résoudre la question. Mais lisons la suite de ce document :

2. Vos pétitionnaires se proposent, aussitôt que votre gouvernement leur aura donné l'autorisation nécessaire, d'entreprendre la construction d'un chemin de fer de ce genre, à partir de North-Bay, Ont. (ou d'un autre point quelconque au nord de cet endroit) jusqu'à l'océan Pacifique, le terminus devant être à ou près Port-Simpson, avec tous les embranchements nécessaires le long de la route.

Voici le paragraphe 3, qui est fort significatif :

3. Vos pétitionnaires demandent donc qu'il soit fait droit à leur demande les autorisant à construire ladite ligne de chemin de fer, qui portera le nom de "chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique."

Et on osera appeler cela une lettre confidentielle. Mais, est-ce que ceux qui ont signé cette pétition—M. Hays, l'administrateur du Grand Tronc, M. Cox, le président, je crois, de plusieurs compagnies de chemin de fer, M. Wainwright, qui depuis vingt-cinq ans, a eu en main la préparation de chartes de chemins de fer—ne savaient pas à qui ils s'adressaient pour obtenir l'autorisation qu'ils demandaient ? Ces messieurs s'imaginent-ils vraiment, dans leur naïveté, que le très honorable premier ministre pouvait leur accorder cette autorisation ? Ces messieurs ont-ils vraiment cru que ce gouvernement, si puissant qu'il puisse se croire, pouvait autoriser la construction d'un chemin de fer ? Non, M. l'Orateur ; c'est le parlement seul qui est investi de ce pouvoir. Et cela étant, ces pétitionnaires devaient certainement avoir pour intention de saisir ce parlement de leur demande, car le parlement seul a qualité pour faire droit à cette demande. Je vais lire deux autres articles, qui auraient été d'une grande utilité à la gauche de cette Chambre, dans cette discussion, et qui auraient aussi, je crois, fort intéressé le public. L'un de ces paragraphes se lit comme suit :

8. Afin d'assurer des communications directes avec nos ports de l'Atlantique, durant les douze mois de l'année, et sur territoire entièrement canadien, vos pétitionnaires sont prêts à conclure un arrangement avec le gouvernement pour un échange de trafic, à Montréal, avec l'Intercolonial, ou à considérer toute proposition que le gouvernement voudra soumettre pour en arriver à ces fins.

Je vais maintenant vous lire un article encore plus significatif, et je tiens ici à faire observer à la Chambre que cette demande a été faite au nom du Grand-Tronc-Pacifique, et non pas au nom du Grand Tronc :

9. Vos pétitionnaires vous prient d'observer qu'ils auront cet avantage de pouvoir se raccorder avec toutes les lignes du chemin de fer du