

négocié cette affaire, vous exprimât ses vues de la situation en général. Je suis persuadé qu'il va corroborer dans une grande mesure ce que j'ai dit; mais comme il nous arrive du Canada où il vient de conduire ces négociations avec sir Wilfrid Laurier et le cabinet, ce qu'il pourra vous dire devra avoir beaucoup de poids et finir de vous convaincre.

M. HAYS : Mesdames et messieurs, il n'est que naturel qu'avant de vous engager dans une entreprise de cette importance, vous éprouviez quelque hésitation, quelque doute, et que vous vous demandiez les uns aux autres de quel intérêt et de quel avantage cette entreprise peut être pour la Compagnie du Grand Tronc. Il me semble entendre les porteurs de titres de premier, de deuxième ou de troisième privilège se dire entre eux : "Mais nous sommes assez satisfaits de ce que nous recevons actuellement; nos dividendes augmentent d'année en année. Pourquoi, alors, irions-nous risquer de perdre ces dividendes? Pourquoi nous lancerions-nous dans des aventures qui aboutiront peut-être à la diminution de ces dividendes? Restons là où nous sommes. Nous prospérons actuellement, pourquoi nous exposer à des pertes? Mesdames et messieurs, si je me croyais en mesure de vous assurer que ces dividendes sur les actions de premier, deuxième et troisième privilège se continueraient comme par le passé, je ne serais pas ici aujourd'hui à prêcher cette nouvelle entreprise. Je me rends fort bien compte que les objections que nos actionnaires peuvent avoir au projet proviennent d'une connaissance insuffisante de l'état de choses. (Écoutez, écoutez.) Le Grand Tronc actuellement obtient une très forte partie de son trafic de ce pays même, dans lequel nous voulons pénétrer et rattacher à notre réseau. Ce trafic, nous allons le perdre si nous n'exécutons pas ce projet. Nous ne pouvons le retenir. Actuellement, nous transportons de quinze à vingt millions,—l'année dernière, 24,000,000—de bois-seau de grain, qui nous sont venus par voie du lac Supérieur à nos ports, alimentant tout le réseau à travers l'Ontario jusqu'à Montréal, et contribuant une très large part de nos recettes. Nous ne pouvons pas nous assurer ce trafic sans faire quelque chose pour nous l'attacher. (Très bien, très bien.) Ce trafic aujourd'hui, Messieurs, nous est fourni par nos concurrents. Il n'est pas récolté par le Grand Tronc directement. Le chemin de fer du Grand Tronc est dans cette situation un peu singulière, au point de vue des affaires, qu'elle récolte du trafic dans la partie la plus peuplée et la plus prospère du pays, le transporte à North-Bay, notre point de raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et là le remet au chemin de fer Canadien du Pacifique qui le remorque vers cette région favorisée et en voie de développement dont nous parlons. Et qu'obtenons-nous en retour? Rien du tout. Simplement parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ayant ses propres ramifications vers l'est, fait ce que nous ferions si nous étions à sa place : prend ce que nous lui donnons et ne nous remet rien en retour. Or, nous avons dans ce territoire un nouveau rival aujourd'hui, qui nous fait concurrence dans une certaine mesure. Il transporte le grain jusqu'au lac et, de Port-Arthur et Fort-William, l'expédie par eau vers nos ports de l'Ontario. Cette ligne ne dépend aucunement de nous, et il n'est ni probable ni possible qu'elle soit sous notre dépendance dans un avenir rapproché; et ce chemin de fer se raccorde avec les

lignes des États-Unis, au sud de Saint-Paul et de Minneapolis, jusqu'à Winnipeg, et recueille ce grain et ce trafic. Et c'est de ce côté seulement que nous pouvons espérer obtenir un accroissement de trafic. Ce trafic sera perdu pour nous si nous ne nous l'attachons pas; de sorte qu'aujourd'hui la question n'est pas de savoir quelle sera la situation de la compagnie si vous vous engagez dans cette entreprise, mais plutôt quelle sera cette situation si vous ne vous y engagez pas. (Très bien, très bien.) C'est la question qui se pose aujourd'hui à l'assemblée; c'est la question qu'il nous faut considérer sérieusement. Vos directeurs, vos administrateurs l'ont étudiée pendant dix-huit mois. Quelques actionnaires ont dit : "Donnez-nous le temps de l'examiner." Mais voilà dix-huit mois que vos directeurs et vos administrateurs étudient la question dans tous ses détails. Certes, c'est bien assez pour leur permettre de se former une opinion juste du mérite de l'entreprise; et les voilà qui aujourd'hui, non seulement vous recommandent de vous y engager, mais vous disent : "Si vous perdez cette occasion, il ne vous sera pas possible de conserver à la compagnie sa situation actuelle." Et c'est ce que je vous dis, et je suis prêt à y mettre au jeu ma réputation, quelle qu'elle soit, d'administrateur de chemin de fer. (Applaudissements.)

Messieurs, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera dans une situation bien différente de celle d'un chemin de fer nouveau s'étendant à travers le territoire dont je vous ai parlé, car la Compagnie du Grand Tronc, compagnie mère, a déjà un trafic considérable à expédier dans l'ouest. Cette compagnie donne aujourd'hui ce trafic à un chemin de fer rival, et il n'y aura pas à attendre cinq, dix ou quinze ans pour créer un trafic; le chemin commencera avec un trafic établi, un trafic très rémunérateur, trafic de bon rapport, consistant en matériel agricole, nouveautés, chaussures, et toutes ces marchandises que consomme la population d'un pays neuf en voie de développement rapide. Dans les conditions actuelles, le Grand Tronc remorque ces marchandises sur un parcours de 200 milles, puis les remet à une compagnie rivale, sans en rien recevoir en retour. Est-ce là une attitude enviable au point de vue des affaires? Est-ce un état de choses que les directeurs et administrateurs du Grand Tronc doivent maintenir et approuver? Je ne pense pas que vous soyez de cet avis. Cette entreprise que nous vous recommandons aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, présente une somme d'avantages qu'aucune autre ligne transcontinentale des États-Unis ou du Canada ne présente. Je m'en vais brièvement en énumérer quelques-uns. En premier lieu, j'ai déjà indiqué que la compagnie a déjà du trafic à sa disposition pour alimenter cette nouvelle ligne. Celle-ci traverse mille milles de la zone productrice du blé, plus qu'aucune autre ligne transcontinentale. Elle traverse cette contrée en suivant des pentes douces, sur ce qu'en langage de chemin de fer on appelle des pentes de $\frac{1}{2}$ pour 100, 26 pieds au mille. Elle franchit les montagnes à des hauteurs moins considérables qu'aucune autre ligne transcontinentale du pays,—2,500 pieds étant le maximum en passant par le défilé des Pins, et 2,200 pieds le maximum en passant par la rivière de la Paix,— nous n'avons pas encore décidé quelle voie nous adopterions,—contre une hauteur de 8,000 pieds qui se rencontre sur certaines des autres routes plus au sud. Vous êtes en mesure de faire avec