

nation de cette commission n'est pas conforme au rapport Drayton-Acworth. Les commissaires sont-ils chargés de s'enquérir des questions que MM. Drayton et Acworth voulaient faire examiner? La commission que le Gouvernement propose diffère absolument de celle qui est proposée dans le rapport Drayton-Acworth, et c'est nous offrir une solution de bien peu de valeur que de proposer qu'il soit nommé une commission d'arbitres, ou plutôt que le Gouvernement nomme un arbitre, la compagnie du Nord-Canadien un autre, et que les deux arbitres s'entendent sur la nomination d'un tiers-arbitre, et au cas de désaccord, qu'il y ait appel.

J'ose prédire que les arbitres seront unanimes et qu'il n'y aura pas d'appel; la raison pour moi en est bien simple, et si je blesse quelqu'un ce n'est pas ma faute, mais je m'expliquerai en toute sincérité. Des influences considérables agiront à l'occasion de la nomination de l'arbitre du Gouvernement. Nous savons qu'il y a dans le cabinet un ministre qui a toujours été en relations intimes avec Mackenzie et Mann depuis qu'ils ont formé leur compagnie, et l'on allègue, et avec raison, je crois, que ce ministre est une des têtes influentes dans le Gouvernement. Je veux parler de l'honorable ministre des Travaux publics. Ces trois personnes ont commencé leur carrière dans les entreprises de chemins de fer et dans la politique à peu près dans le même temps, il y a dix-sept ans; et quelle a été leur entreprise?

L'hon. M. MEIGHEN: Quand mon honorable ami est-il entré dans la carrière politique?

M. GERMAN: Il y a 28 ans.

L'hon. M. MEIGHEN: Vous avez commencé un peu plus tôt que le ministre des Travaux publics.

M. GERMAN: J'ai été élu il y a 26 ans pour la première fois dans le comté de Welland, et je puis dire à mon honorable ami qu'à chaque élection j'ai obtenu des majorités de plus en plus fortes.

L'hon. M. MEIGHEN: Je croyais que mon honorable ami n'avait pas fait de politique pendant sept ans, ce qui lui ferait à peu près le même nombre d'années.

M. GERMAN: Mon honorable ami se trompe entièrement. Je n'ai pas cessé d'être dans la politique une seule année. Pendant 26 ans j'ai représenté le comté de Welland à la Chambre des communes et

dans la législature provinciale, et à chaque élection j'ai obtenu des majorités de plus en plus fortes. Mon honorable ami peut se consoler s'il le veut avec ce qui a eu lieu dans le comté de Welland. Il y a 17 ans que ces trois personnes ont débuté ensemble dans leurs carrières.

Je mentionne cette circonstance, parce qu'après avoir été longtemps liés dans des opérations d'affaires et dans leurs arrangements personnels, il va de soi, selon moi, que ces hommes ont un vif penchant à s'aider l'un l'autre. Qu'est-il arrivé au Manitoba, à cette époque? Au mois de décembre 1899, le cabinet Greenway a été défait par le parti conservateur, obéissant à la direction de Hugh John Macdonald, sur un programme de nationalisation des chemins de fer. C'a été cette politique qui a amené la chute du ministère Greenway. M. Hugh John Macdonald a formé un cabinet au mois de janvier 1900 et il en est resté le premier ministre jusqu'en octobre, date à laquelle M. Roblin a pris sa place, avec Robert Rogers comme ministre des Travaux publics.

Quel a été le premier acte de la carrière politique de ces deux hommes à l'égard du réseau de Mackenzie et Mann? Il y avait au Manitoba, à cette époque, une ligne de chemin de fer appelée Northern-Pacific. Apparemment en vue de la nationalisation d'un service public, MM. Roblin et Rogers se sont rendus à Saint-Paul avec mission d'acheter pour la province le Northern-Pacific, et c'est ce qu'ils ont fait, pour se conformer à la politique de parti qui les avait mis au pouvoir. Avant même de revenir à Winnipeg, ils l'avaient passé à MM. Mackenzie et Mann. C'est par là qu'ont débuté les opérations de MM. Roblin et Rogers avec MM. Mackenzie et Mann et, depuis lors, ils ont toujours, côte à côte, suivi les mêmes sentiers. Sur ces sentiers se sont élevées des bornes fort nuisibles dans bien des cas. Celle du Northern-Pacific en est une entre vingt. Il y a eu, en outre, un accroissement des garanties.

M. Greenway avait accordé à la Manitoba Railway and Canal Company une subvention de \$8,000 par mille, subvention qu'il s'était fait garantir par toutes les installations de têtes de ligne et par le matériel roulant de cette compagnie. Quand ces messieurs montèrent au pouvoir, leur premier acte fut de porter la subvention à \$10,000 par mille, et ils firent abandon de leur garantie sur le matériel roulant et les installations de têtes de ligne. Depuis, ces hommes ont toujours été intimement liés dans toutes leurs entreprises, et celui dont les affaires pendant ce temps ont été aussi