

Voilà, mesdames et messieurs, ce que j'avais à dire concernant les opérations du dernier semestre ; mais avant de passer à un autre sujet je tiens à exprimer le regret—regret qui sera partagé par tous les actionnaires—que me cause la retraite de notre ami, M. Price, de la vice-présidence de la compagnie. (Applaudissements.) M. Price a été plus ou moins intimement mêlé aux affaires de cette compagnie depuis nombre d'années. Dès 1864, il en devenait le trésorier et plus tard il devenait gérant général du chemin de fer Great-Western du Canada. Par la suite il continuera à porter beaucoup l'intérêt à notre compagnie dont il est un des directeurs depuis neuf ans. Je puis parler avec conviction des services qu'il a rendus au bureau de direction et surtout à moi, et tout en déplorant la cause de son départ du poste actif de la vice-présidence, puisque c'est le mauvais état de sa santé qui l'oblige à cette détermination nous conservons l'espoir qu'il continuera à nous aider de ses conseils et de son expérience, comme simple directeur de la compagnie. (Applaudissements.) M. Alfred Smithers a été choisi comme son successeur à la vice-présidence, et je ne doute pas que ce nom soit bien connu de la plupart d'entre vous. A ceux qui n'ont pas l'avantage de la connaître, je dirai que depuis qu'il fait partie du bureau de direction, depuis neuf ans, il nous a été de la plus grande utilité, et qu'il a apporté un concours efficace au président, surtout au cours des négociations compliquées et fatigantes que nous avons eues avec le gouvernement canadien concernant la construction de la nouvelle ligne transcontinentale. M. Smithers a fait preuve d'un dévouement et d'une habileté, qui nous ont été d'un grand secours, pendant cette période ardue. (Ecoutez ! écoutez.)

M. BRODEUR : L'honorable député passe quelque chose. Dans la copie que M. Osler a fait imprimer, il y a :

Je crois que nous aurons lieu de nous féliciter—

M. LEFURGEY : Voici le rapport que je tiens à faire paraître dans les Débats.

M. BRODEUR : Alors, les copies distribuées par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) ne sont pas conformes ?

M. LEFURGEY : Ce n'est pas une conclusion rigoureuse. D'ailleurs, l'honorable ministre pourra comparer les deux quand celle-ci sera publiée dans les Débats. Un des avantages de la citation que je fais, c'est que vous aurez le rapport sous les yeux tant que durera la comparaison.

M. SCOTT : L'honorable député lit si rapidement que pas un sténographe n'est capable de le suivre.

M. LEFURGEY (lisant) :

J'arrive maintenant à une question qui forme le sujet du rapport spécial qui vous a été adressé, il y a quelques jours, concernant la construction projetée d'un chemin de fer transcontinental—une question qui a occupé d'une manière absorbante et continue l'attention de vos directeurs depuis dix-huit mois—une question qui a plus d'intérêt et d'importance pour la compagnie que toutes celles qui ont jamais été soumises aux actionnaires. (Appl.) Permettez-moi de rappeler les raisons qui ont dé-

terminé le bureau de direction à s'occuper de cette grande entreprise. L'histoire du chemin de fer du Grand Tronc fait voir que cette compagnie a grandi et prospéré avec le Canada.

Toute l'histoire de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc fait voir jusqu'à quel point cette compagnie a contribué au développement du pays et quel puissant facteur elle a été dans l'union des différentes provinces qui forment maintenant la Confédération canadienne. Il en sera à l'avenir, comme par le passé ; puisque le Canada continue à grandir, il faut que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc se conforme aux circonstances et ne laisse pas échapper l'occasion d'avoir sa part de la prospérité du pays. (Appl.) Un des traits caractéristiques des progrès du Canada, depuis quelques années, a été le rapide développement des Territoires du Nord-Ouest. Les immigrants s'y dirigent en foule—le nombre pour 1903 en est estimé à 110,000. Un fait remarquable, c'est qu'une forte proportion de cette immigration consiste de cultivateurs des Etats-Unis qui traversent la frontière, apportant aussi avec eux, non seulement des capitaux, mais aussi l'expérience et de grandes connaissances en agriculture. De cette manière des millions d'acres de terre sont mises en culture. La récolte des céréales qui était de 56,000,000 de boisseaux en 1898, avait déjà atteint 124,000,000 en 1903. Cet énorme rendement a été obtenu sur une superficie relativement restreinte de 6,000,000 d'acres, et avec une population très clairsemée. Il est certain que la production augmente en raison de la population et on a peine à se faire une idée de ce qui arrivera quand ces vastes territoires seront habités et cultivés. (Appl.) On calcule que les terres non encore cultivées du Manitoba et des territoires de l'Assiniboia, d'Alberta, de la Saskatchewan, et de l'Athabaska, comprennent près de 300,000,000 d'acres, dont la plus grande partie est en excellente terre arable, et que la partie inhabitée de la Colombie Anglaise couvre environ 200 millions d'acres de terre propre à l'agriculture et à l'élevage. Il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons profiter de l'occasion exceptionnelle qui se présente. La vague de prospérité se dirige rapidement de l'est à l'ouest, en dehors du territoire desservi par le chemin de fer du Grand Tronc. Entouré ainsi de toute part par ces éléments de progrès, la compagnie ne peut rester stationnaire. Il nous faut continuer à avancer ou nous reculons, en laissant à d'autres compagnies plus entreprenantes le soin de profiter de ces avantages. Intimement convaincus que les intérêts de la compagnie exigeraient une prompte décision dans le sens que j'ai indiqué, nous avons soumis au parlement canadien un bill demandant une charte pour une compagnie indépendante mais étroitement liée à celle du chemin de fer du Grand Tronc et sous sa direction immédiate, dans le but de construire un chemin de fer partant de la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc, traversant les régions les plus fertiles du Nord-Ouest et aboutissant à la côte du Pacifique. Dans l'espoir bien légitime qu'un projet de cette nature serait bien vu du gouvernement et du parlement du Canada, et en recevant l'encouragement si libéralement accordé à d'autres entreprises de chemins de fer. J'ai pris sur moi, au mois d'avril dernier, de dire aux actionnaires qu'on pouvait raisonnablement s'attendre que ce projet serait mis à exécution sans engager en aucune manière la responsa-