

pas fait acte de sagesse ou de prudence, quand, en 1897, il a approuvé et appuyé en pleine Chambre ce marché qui faisait perdre au pays \$559,987 de plus que ne le fait le marché que le gouvernement, grâce à l'intervention du sénat, a été plus tard en mesure de conclure. Que le député de New-Westminster me pardonne si je lui fais cette recommandation, en tout esprit d'humilité, et sans vouloir nullement prendre le ton de maître qu'il a lui-même adopté.

Je ferai aussi observer à l'honorable député que sous l'empire de l'article 35 de la convention de 1898 avec la Compagnie du Grand Tronc, le gouvernement paie le prix des améliorations que le Grand Tronc effectuera à l'avenir, sur le pied de l'usage et du droit de parcours et non pas sur celui de la moitié des dépenses. L'honorable député ne l'ignore pas, l'usage que le Grand Tronc fait des gares-terminus d'après la preuve établie ici, doit être dans la proportion de vingt à un relativement à celui qu'en fait le chemin de fer Intercolonial. L'honorable député le niera-t-il ? Pourquoi donc ose-t-il demander, comme il l'a fait ce soir, pourquoi l'on soulevé ici cette question du droit de parcours ? J'ai été stupéfait d'entendre l'honorable député demander en pleine Chambre en quoi la question du droit de parcours intéresse le débat, puisqu'il sait parfaitement que d'après la preuve établie dans l'espèce, l'usage que le chemin de fer Intercolonial peut faire des gares-terminus à Montréal ne saurait nullement soutenir la comparaison avec celui qu'en fait le Grand Tronc. Et cependant l'honorable député s'écrie : " En quoi cette question intéresse-t-elle le débat ? " Je vais le lui apprendre : comme le Grand Tronc et l'Intercolonial doivent tous deux se servir des gares-terminus à Montréal, il est juste que le gouvernement ne paie qu'en proportion de l'usage réel qu'il en fera. Si le chemin de fer du Grand Tronc, en raison de son énorme trafic avec l'Ouest, se sert de ces gares-terminus dans une proportion vingt fois supérieure à celle de l'Intercolonial, alors il est de simple justice que ce dernier chemin de fer, en raison des améliorations futures, n'en paie qu'un vingtième, au lieu de la moitié. Et cependant, l'honorable député nous a mainte fois répété que la question de l'usage des gares-terminus et du droit de parcours n'intéresse en rien le débat. Certes, si je voulais suivre le conseil peu charitable que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a donné l'autre soir, je pourrais dire à l'honorable député qu'il est l'avocat de la Compagnie du Grand Tronc. Parce que le chef de l'opposition a osé offrir un avis à ce sujet l'autre soir, ou lui a dit qu'il était salarié par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Or, quand l'honorable député vient nous dire qu'il n'y a pas lieu de débattre ici la question de l'usage de la voie, que faut-il penser de son attitude à l'égard de la compagnie du Grand Tronc ? Certes, cette compagnie au-

rait en lui un avocat fort habile et fort compétent ; toutefois, elle serait en lieu de s'attendre de sa part s'il plaidait sa cause devant les tribunaux, à une défense plus habile que celle qu'il a faite ce soir, en Chambre, et il est hors de doute, à mon sens, que l'honorable député remporterait plus de succès devant les tribunaux, car il est en lieu de faire un aussi bon plaidoyer en faveur d'un client que tout autre député ici. L'embaras, ainsi que l'a fait observer le chef de l'opposition, ne vient pas tant de la question d'habileté ou de compétence que de la faiblesse de la cause qu'il a plaidée, et pour mon compte, je conviens sans peine qu'il a tiré le meilleur parti possible d'une mauvaise cause.

Il serait inutile de discuter les autres stipulations de la convention conclue avec la Compagnie du Grand Tronc ; je m'en tiens à celle que j'ai discutée. L'honorable député de New-Westminster conviendra donc, après mûre réflexion, que si le chemin de fer Intercolonial se sert des gares-terminus et des améliorations en question, il est de simple justice qu'il ne paie que sur le pied de l'usage et du droit de parcours, et non pas sur celui de la moitié. Il est un autre fait que l'honorable député ne doit pas mettre en oubli : c'est qu'il avait été stipulé que nous paierions cinq pour cent d'intérêt sur le coût de ces améliorations et que la Compagnie du Grand Tronc, grâce à cette garantie de l'Etat, aurait été en lieu d'emprunter presque tout l'argent représentant le coût des améliorations en question, au moyen de cet intérêt de 5 pour 100 qu'elle devait recevoir de l'Intercolonial sur le pied de la moitié du coût. Ainsi donc, le résultat net de cette convention, si juste et si légitime aux yeux de l'honorable député, aurait été que la Compagnie du Grand Tronc tant que l'intérêt serait resté au taux actuel, se serait trouvée en mesure d'effectuer toutes les améliorations dont l'Intercolonial devait se servir, aux dépens de ce dernier chemin de fer exclusivement.

J'aborde la question qui intéresse plus particulièrement le débat : le prix payé pour le chemin de fer du comté de Drummond, prix que je veux étudier d'abord sur le pied des options en question. L'honorable député m'a défié d'apporter une seule preuve à l'appui de l'assertion faite dans le rapport de la minorité relativement à l'option de \$400,000. Eh bien ! j'accepte le défi porté par mon honorable ami. De fait, l'honorable député nous a donné lecture de cette preuve ce soir même, et a probablement oublié la chose, puisqu'il nous a nié plus tard l'existence de cette preuve. J'emprunte ma citation à la déposition de M. Farwell, page 145 du rapport :

Q. A-t-il été offert d'autres options relativement à ce chemin de fer ?—R. Il est possible qu'il m'en ait été offert une autre, mais à moi seulement.

Q. Pour une somme semblable à celle-ci, je suppose ?—R. Je ne saurais dire. Si je ne me trompe, l'option était de \$400,000, bien qu'elle soit portée ici à \$500,000.