

son discours entre les mains—que les conditions de l'arrangement conclu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique étaient infiniment plus favorables au pays que celles du marché fait avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, surtout au point de vue des intérêts du Nord-Ouest. Il a fait observer que le chemin traversait un pays plus avantageux et à une époque où les colons s'y portaient plus rapidement, et il a réussi, je crois, à convaincre les deux côtés de la Chambre que ce marché serait très avantageux à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au point de vue financier. Il a dit aussi :

Et pourtant on voudrait nous faire croire qu'après un certain temps le Grand Tronc faillira à ses engagements et que le contrat sera lettre morte ? Que vaut cet argument ? Pourquoi le Grand Tronc prend-il part à cette entreprise ? Parce qu'il a un magnifique réseau de voies ferrées dans l'est, parce que le trafic de l'ouest prend des développements énormes, qu'il veut avoir accès là-bas et que ce chemin leur livrera passage.... Et alors ce n'est qu'en remplissant ses obligations que la compagnie pourra obtenir du trafic de l'ouest ou alimenter sa ligne occidentale. Il est donc évident que nous pouvons nous croire dans une sécurité complète et suffisamment protégés.

Et le ministre de l'Agriculture qui a parlé plus tard, après avoir eu tout le temps nécessaire pour réfléchir, a dit :

M. l'Orateur, nous avons fait un contrat bien clair et bien distinct avec une corporation possédant de grandes ressources, et qui poussera cette entreprise aussi rapidement que possible.

Et, que nous a dit l'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) ? Je suis sûr qu'il ne se souvient plus de ses paroles. Je vais les lui rappeler :

Le projet du gouvernement est fait en blanc et en noir, dûment signé par des personnes responsables, par les meilleurs experts en chemins de fer qu'il y ait dans tout le monde, je crois.

Pourquoi donc le gouvernement n'a-t-il pas demandé à ces personnes responsables de remplir leurs engagements ? Car, sans entrer dans les détails du contrat, tout le monde sait que les modifications qu'on propose d'y apporter sont autant de concessions à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si c'était signé en noir et en blanc, et si le contrat était avantageux, pourquoi le gouvernement a-t-il consenti à le faire plus mauvais ? Mon honorable ami le ministre des Douanes continue :

Nous n'avons pas traité avec des lanceurs d'affaires. Il y a deux ans, l'honorable député d'York-es: (M. Maclean) déclarait que M. Charles M. Hays était la plus haute autorité du continent en matière de chemins de fer. Sir Charles Rivers-Wilson, M. Wainwright et M. John Bell, de Belleville, sont des hommes connus. Voilà les noms que nous lisons au bas du contrat.

Ce projet assure, comme je l'ai dit, la création de deux lignes de steamers, l'une sur le Pacifique qui nous donnera accès aux marchés de l'Orient, et l'autre sur l'Atlantique, qui por-

tera aux nations les plus éloignées les produits de nos champs de l'ouest et des autres parties du pays. Voilà notre projet.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas mis ce projet à exécution ? Ces prophéties ressemblent beaucoup à celles que les honorables membres de la droite faisaient il y a six ans au sujet du service transatlantique rapide, et aussi aux déclarations que l'honorable premier ministre faisait à Toronto en 1897 lorsqu'il annonçait que le service transatlantique était un fait accompli.

Mais ce n'est pas tout, M. l'Orateur. Lorsque j'ai voulu faire insérer au contrat certaines conditions liant le Grand-Tronc-Pacifique, mon honorable ami le ministre des Finances s'est exprimé comme suit :

Personne dans la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pris d'engagements qui ne sont pas inscrits au contrat.

Ce qui veut dire que le contrat renferme tous les engagements pris par la Compagnie du Grand Tronc. Voilà ce que signifie le langage de mon honorable ami, qui a fait d'autres déclarations encore plus fortes, mais je ne les ai pas sous la main.

Et qu'a dit l'honorable premier ministre lui-même ?

Je ne nie pas que la Compagnie du Grand Tronc soit au fond de l'entreprise, et si la Compagnie entend d'exploiter elle-même le chemin et de nous payer un loyer, tout homme intelligent doit comprendre qu'il lui faudra utiliser ce chemin si elle ne veut pas y perdre de l'argent. Pourquoi le Grand Tronc se lancerait-il dans cette entreprise s'il n'a pas l'intention de s'y dévouer.... La Compagnie ne peut pas abandonner la section de l'est, parce que si elle abandonne cette section il lui faudra abandonner celle de l'ouest. Elle ne peut faillir sur une partie du chemin sans faillir sur le tout, et conséquemment nous tenons la Compagnie, et celle-ci est obligée de remplir ses engagements.

Si cette condition du contrat ne pouvait être annulée, il en devait être de même de tout le contrat et la Compagnie du Grand Tronc ne pouvait pas éviter de remplir tous ses engagements.

Or, que s'est-il passé ? Il semblerait que vers l'époque à laquelle le gouvernement songeait à faire les élections générales, élections qu'il n'a pas ensuite osé faire ainsi que je l'ai déjà dit, on a cru qu'il était désirable que le cautionnement exigé par le contrat fût versé. Tous les journaux amis du gouvernement reçurent donc le 18 décembre le mot d'ordre d'annoncer que le dépôt avait été fait, et ces mêmes journaux ajoutèrent en commentaires que l'entreprise allait être exécutée dans son entier telle qu'elle avait été projetée, et que le cautionnement avait en réalité été versé. Voici la déclaration officielle que publiait le "Globe" de Toronto, le 19 décembre 1903 :

La Compagnie du Grand Tronc a déposé un million de louis de ses actions privilégiées, comme garantie de l'accomplissement des engagements qu'elle a pris lors de la session der-