

M. WADE : Je dis que cette nouvelle est absolument sans fondement. Je déclare que je n'ai jamais demandé d'être nommé à la charge en question et à aucune autre ; et je n'ai conseillé à personne de demander cette charge pour moi, et personne ne m'a jamais donné à entendre qu'on me l'offrirait à l'expiration de cette législature où en aucun autre temps.

Au contraire, je suis fermement résolu à briguer les suffrages des électeurs d'Annapolis, lors de la prochaine élection, et je compte venir reprendre mon siège dans cette enceinte à titre de mandataire de ce collège électoral.

Au nom de l'équité, je demande à ajouter un mot. La presse conservatrice a fait courir le bruit que, vu ma mauvaise santé, je ne pourrais plus poser ma candidature et que je serais obligé d'abandonner mon mandat. Ces bonnes gens me semblent épeurés et désireux qu'un motif quelconque m'empêche de briguer de nouveau les suffrages populaires.

A six heures, la séance est suspendue.

### Reprise de la Séance.

La Chambre poursuit ses délibérations à huit heures.

M. E. F. CLARKE : M. l'Orateur, à six heures, lors de la suspension de la séance, je m'appliquais à démontrer que le traité conclu entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'entrave aucunement, ou n'entrave que fort peu, la réalisation du premier projet soumis à la population canadienne par la Compagnie du Grand Tronc. Néanmoins, j'ai fait ressortir le changement qui s'est produit dans la situation à cet égard. Tandis que, en vertu de la première proposition, le soin de lancer l'entreprise incombait à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, grâce aux modifications que nous étudions en ce moment, notre gouvernement débonnaire a imposé à notre population l'obligation d'établir, non seulement la voie ferrée entre North-Bay et Winnipeg, mais aussi le prolongement de l'est sur une distance de neuf cents ou de mille milles. J'ai également fait observer que, après avoir rejeté cette responsabilité sur nos épaules, il n'a exigé aucune garantie réelle quant à la somme d'avantages que nous retirerons de cette entreprise. J'ai démontré de plus que le Grand Tronc rendrait dans l'Ouest les marchandises qu'on lui confiera à Montréal, ce qu'il aurait fait si son réseau avait été prolongé depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg, et ce qu'il fait actuellement en passant par Chicago et la rive sud.

Le pays s'engage à construire le tronçon du réseau du Grand Tronc entre North-Bay et Winnipeg et n'en retirera aucun profit réel, autant que je puis en juger. On a admis, surtout le ministre de l'Intérieur, qu'en

M. CLARKE.

été, la construction de cette voie nouvelle ne nous procurera aucun avantage sensible. Dans son discours, le ministre de l'Intérieur a virtuellement fait cet aveu, du moins en ce qui a trait au transport des grains de l'Ouest. Il disait, le 6 avril dernier (Débats, page 820, version française) :

Je dis, moi, qu'une fois le blé rendu à Port-Arthur et Fort-William, peu importe ce que le chemin de fer du Grand-Tronc fera ou ne fera pas. En été, le blé s'en ira par eau à Montréal ou à Québec, ou, par le canal de l'Erié, à New-York ; de sorte que la question de savoir ce que le Grand Tronc s'est engagé ou ne s'est pas engagé à faire quant au trafic d'été, n'a absolument aucun intérêt ; ce n'est pas ce qui décide de la route que suivra le trafic.

J'ai encore fait remarquer que le gérant du Grand Tronc de chemin de fer, en exposant les avantages du projet aux actionnaires de la compagnie, le 8 mars, a déclaré : qu'il fallait de toute nécessité, pour ne pas perdre de terrain, pour assurer le progrès du pays, pour continuer à payer les dividendes des trois ou quatre dernières années, construire au plus tôt le prolongement projeté. J'ai aussi signalé à l'attention de la Chambre les paroles de l'honorable G. W. Ross, premier ministre d'Ontario, qui disait, en présentant devant la Chambre d'assemblée de cette province un projet de loi à l'effet de subventionner le Grand-Tronc-Pacifique, que l'un des avantages immédiats de l'entreprise serait d'établir une communication entre les ports de la baie Georgienne et du lac Huron et Port-Arthur et de prolonger le réseau du Grand Tronc de cet endroit jusqu'à Winnipeg.

En présence de tous ces faits, j'ai raison de conclure que, pendant la saison de la navigation sur les grands lacs, le Grand Tronc mettra à exécution ses projets relatifs au trafic de l'Est et de l'Ouest. La compagnie recevra comme autrefois une immense quantité de grain dans les ports de la baie Georgienne et du lac Huron et, comme autrefois, elle transportera ces céréales à Montréal sur son réseau. Aucune stipulation de la convention maintenant à l'étude ne s'y oppose.

La stipulation sera la même pour les marchandises en destination de l'ouest. La compagnie recevra à Portland toutes les marchandises qu'on lui confiera, les transportera par terre à Midland, puis par eau à Port-Arthur pour les rendre ensuite à Winnipeg et dans l'ouest. Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement canadien a imposé à la population du pays la dépense fabuleuse qu'entraînera la réalisation de cette entreprise. Le seul avantage probable—et il est problématique après tout—est l'obtention pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax d'une partie du trafic qui résultera en hiver de l'exportation du pays au-delà de l'Atlantique. Le ministre de l'Intérieur a parfaitement établi ce point. Après avoir démontré que, pendant la saison de la navigation, les produits de l'ouest