

Nous savons que cette promesse a été faite pour tromper le public, car c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, composée d'une vingtaine de bons amis du parti libéral, qui sera la maîtresse absolue de ce chemin de fer, en vertu d'un bail pour une période de 50 ans que le parti libéral lui a donné.

Donc, d'ici à 50 ans, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura le droit seule d'exploiter cette ligne, de charger les taux de fret et de passage tel que bon lui semblera, et elle sera la seule, s'il y a des bénéfices dans l'exploitation de cette ligne, à profiter de ces bénéfices.

Non seulement le peuple du Canada ne pourra jouir d'aucun droit de propriété sur le Transcontinental, mais pendant toute la durée du bail, il sera appelé à déboursier des millions de piastres sans espoir de retour. En effet, en vertu de l'engagement passé entre le gouvernement libéral et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie devra payer comme seul loyer 3 p. 100 sur le coût de la construction de cette ligne. Comme je l'ai déjà fait remarquer, c'est le peuple du Canada qui a payé toute la construction de ce chemin de fer, et le peuple du Canada est obligé de payer trois et demi p. 100 sur le montant que coûte ce chemin de fer, et cependant il ne recevra que 3 p. 100, c'est-à-dire qu'il fait une perte de un demi p. 100, et voici ce que cela veut dire: pendant les 50 ans que durera le bail du Grand-Tronc-Pacifique, le Canada perdra chaque année, \$617,570.-46, en faisant le coût du chemin de fer à \$223,514,092,98, au 1er janvier 1923, date à laquelle le Grand-Tronc-Pacifique devra commencer à payer l'intérêt, et le total de la perte du pays, pendant la durée du bail, grâce à cette différence entre l'intérêt que nous payons et celui que nous recevons, sera de \$30,878,523.

Si le Grand-Tronc-Pacifique ne gagne pas 3 p. 100 en sus des dépenses d'opérations du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1925, il ne sera pas obligé de payer au Gouvernement son loyer à raison de 3 p. 100 du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1925, et par conséquent, il aura eu la jouissance absolue du chemin de fer pendant une période de dix ans sans rien déboursier. Mais dans ce cas, le chemin coûtera au pays \$244,239,884.28, et la différence entre l'intérêt qui sera payé ensuite à 3 p. 100 et l'intérêt de 3 et demi p. 100 que nous payons, sera de \$908,687 par année ou une perte totale pour le Ca-

[M. Sévigny.]

nada de \$45,433,000 pendant la durée du bail.

Voilà comment nous sommes propriétaires de ce chemin de fer qui devait nous appartenir suivant les promesses maintes fois répétées des politiciens libéraux.

La génération actuelle qui a construit cette ligne au prix de grands sacrifices, disparaîtra sans jamais avoir retiré le moindre avantage de l'énorme dépense qu'elle a faite, et d'ici à 50 ans, elle devra se conformer au désir et aux volontés de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Il est curieux de suivre les méthodes employées du commencement à la fin par l'ancienne administration dans toute cette entreprise.

Depuis le commencement du débat, quelques orateurs libéraux ont parlé de l'ancien président du Transcontinental, M. S. N. Parent, comme d'un grand avocat de la ville de Québec. Il est évident que ces messieurs connaissent peu de choses de M. Parent comme avocat, car autrement ils n'auraient pas parlé comme ils l'ont fait. Il est vrai que M. Parent est avocat, mais il est vrai aussi qu'il n'a jamais plaidé une seule cause, et il n'a jamais été considéré comme une lumière au barreau de sa province.

Il est bon de rappeler dans quelles circonstances le gouvernement libéral a confié la présidence du Transcontinental à M. S. N. Parent. C'était en 1905, et à Québec, il s'écrivait alors une page d'histoire du parti libéral qui ne sera certainement pas considérée comme une de ses plus belles.

En effet, la grande majorité de la députation libérale de la législature de Québec s'était révoltée contre le premier ministre, qui était l'honorable S. N. Parent, et à la tête du mouvement on voyait sir Lomer Gouin et l'honorable Adélarde Turgeon. Ces députés libéraux avaient perdu toute confiance en celui qui jusque-là avait été leur chef. Le parti libéral était en pleine révolte et refusait de suivre plus longtemps la direction de M. S. N. Parent. Connaîtrons-nous jamais toutes les raisons qui avaient enlevé alors à M. Parent la confiance de ses partisans? L'opinion publique a toujours cru que les révoltés d'alors avaient des reproches sérieux à faire, à leur chef, et à tout événement le fait d'avoir perdu la confiance de ses partisans d'alors, n'était pas un témoignage qui devait le recommander pour une position de l'importance de celle de président du Transcontinental.