

toyens de Fort-William se sont trouvés à perdre graduellement comme résultat de cet arrangement. Vous devez comprendre qu'une ville de 8,000 ou 10,000 habitants—c'était le chiffre de la population quand la subvention fut accordée—après avoir payé \$350,000 en argent, sans parler de diverses concessions valant des centaines de mille dollars, se trouvait avoir assumé une lourde charge dans cette entreprise, et les citoyens se rendent bien compte maintenant qu'ils ont été les perdants. La chambre de commerce s'est réunie il y a quelques mois. J'étais présent à cette réunion, et sur ma proposition un comité fut institué pour s'occuper de la chose. Le comité alla trouver le surintendant, mais sur ordre reçu d'autorités supérieures il refusa de communiquer tout renseignement sur les conditions qui existaient dans le temps en comparaison des précédentes. A diverses époques depuis lors les citoyens ont remarqué, sans qu'ils eussent reçu aucun renseignement du surintendant, que plusieurs trains qui avaient leur tête de ligne à Fort-William avaient été supprimés, tant pour voyageurs que marchandises, que plusieurs officiers supérieurs avaient été déplacés, et que du trafic-voyageurs et trafic-marchandises qui avait été transféré à Fort-William n'était plus transféré en cet endroit. Les employés en nombre considérable furent aussi transférés ailleurs, et la ville a perdu ce qu'elle aurait gagné si les termes du contrat avaient été observés par l'autre partie. Je ne veux pas entrer dans plus de détails à ce sujet.

Il n'y a rien de nouveau en tout cela, car je me souviens qu'il y a environ trois ans je viens à Ottawa avec une députation qui fut reçue en audience par le ministre des Chemins de fer. Dans le temps, chacun prévoyait que nous allions perdre certaines choses dans le souci que nous avions d'assurer l'efficacité, mais bien que n'ayant aucune objection à ce qu'on fit tout ce qu'il était possible pour assurer une plus grande efficacité, nous désirions cependant obtenir ce qui nous revenait ou bien quelque chose d'équivalent à ce que la ville avait dépensé, tant pour la subvention en argent que pour les diverses concessions qu'elle avait accordées. Nous fûmes reçus par le ministre, et dans la suite nous eûmes une entrevue avec M. Hanna à Toronto. J'ai ici devant moi une lettre écrite par la chambre de commerce au ministre des Chemins de fer le 2 novembre 1918, il y a deux ans et demi.

Le ministre a constamment été bien disposé envers la cité, et je crois qu'il dési-

[M. Bureau.]

rait rendre justice aux citoyens. Cependant, on a toujours fait observer que les voies ferrées étaient exploitées par M. Hanna et par un conseil d'administration. Dernièrement, la cité en est venue à la conclusion qu'elle n'obtenait pas justice. Il n'y avait aucun signe qu'elle aurait ce qui lui était dû; aussi a-t-elle consulté des avocats. Elle s'est adressée à quelques-uns des meilleurs avocats du pays ont soutenu sa prétention qu'elle avait des droits incontestables dans l'affaire et que, si les conditions, de l'entente n'étaient pas observées par l'autre partie, elle pouvait légitimement intenter un procès. J'ai parlé de cette question à M. Hanna; je me suis rendu auprès de lui et je lui ai écrit. Il invoque différentes excuses pour expliquer les changements, mais il persiste à dire que Fort-William doit être et sera traité avec justice. Il prétend que les changements ont eu lieu pour assurer plus d'efficacité, et je ne trouve pas à redire aux démarches faites dans ce but, et les habitants de Fort-William ne s'y opposent pas non plus. Cependant, ni eux ni moi n'admettrons que tous ces changements étaient nécessaires pour accroître l'efficacité, et, qu'ils le soient ou non, ils ne devraient pas tous être opérés au détriment de Fort-William, et la cité a incontestablement droit à une compensation pour cette prime en argent de \$350,000 et pour diverses autres subventions qu'elle a accordées. Certes, les citoyens ne se proposent pas de se croiser les bras et de se voir privés des bénéfices qui devraient leur revenir. Sans entrer plus avant dans la question, je tiens à dire que les citoyens de Fort-William, que j'ai l'honneur de représenter, comptent que l'autre partie respectera cette entente. Ils comprennent que lorsqu'une corporation privée conclut un arrangement avec une cité ou avec une autre corporation, si un tiers accepte les conditions de l'arrangement, il est tenu de les observer comme s'il avait été une des parties contractantes. De même, lorsque le Gouvernement s'empare d'un chemin de fer, comme cela a eu lieu dans le présent cas, on compte que l'entente sera respectée. Le Gouvernement doit l'observer tout comme le Grand-Tronc-Pacifique aurait été tenu de le faire. Il n'existe pas seulement une obligation morale; il y a aussi une obligation légale, et les citoyens de Fort-William s'appuient sur l'opinion des avocats. Je le répète, je crois que le ministre et M. Hanna ont tous deux tenté d'être justes; ils prétendent avoir essayé de rendre justice à Fort-William et le ministre a, en différentes occasions, discuté l'affaire avec M.