

Pour ma part je n'ai pas protesté. L'opposition comprenait que ceux à qui on demanderait de devenir membres de cette commission devaient mériter un traitement assez élevé. Mais personne, j'en suis sûr, ne se doutait, lorsque la Chambre a été appelée à voter les crédits nécessaires au paiement de ces traitements, que le gouvernement donnerait comme adjoints à M. Blair, ceux qu'il lui a donnés. Je n'ai cependant, rien à dire contre aucun d'eux. L'honorable M. Bernier a fait un assez bon ministre du Revenu de l'intérieur, mais je ne crois pas qu'il possède beaucoup d'expérience dans les questions de chemin de fer, et je me permettrai de dire que l'on aurait pu trouver dans le pays d'autres personnes aussi capables que l'honorable M. Bernier et M. Mills de remplir les fonctions de membres de la commission des chemins de fer pour des traitements la moitié moindres que ceux que le parlement a votés à la session dernière. Telle qu'elle est aujourd'hui constituée, la commission ne me paraît pas avoir beaucoup de poids. A part M. Blair, les membres de cette commission possèdent-ils des connaissances spéciales en chemin de fer ? Ont-ils jamais étudié le problème des transports, et connaissent-ils tous les mystères de la comptabilité des chemins de fer ? Peut-être le gouvernement se propose-t-il d'adjoindre un quatrième membre à ce tribunal, un homme qui soit versé dans les questions de chemins de fer, qui n'ait pas seulement la théorie mais une connaissance pratique des questions de transport, et puisse remplir les devoirs de la charge qui lui est confiée. J'ai donc été désappointé lorsque j'ai vu la commission ainsi constituée, et je doute fort que le pays reçoive de ce tribunal tous les avantages que nous en espérons.

J'arrive maintenant à la question du chemin de fer transcontinental. Je reconnais volontiers que ce n'est pas le temps de discuter les détails du bill que le gouvernement doit soumettre à la Chambre. Je ne suivrai donc pas l'exemple de ceux qui ont proposé l'adoption de l'adresse, mais j'ai une question à poser au gouvernement, et je veux lui rappeler certaines déclarations qu'il a faites pendant la dernière session. Je demanderai donc au gouvernement de nous expliquer comment il se fait qu'il a été nécessaire de modifier les conditions de ce projet que l'on disait, à la session dernière, être le *nec plus ultra* de la sagesse politique ? Une chose que l'on ne peut nier, c'est que le gouvernement considérait, l'année dernière, la convention avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique comme équitable et juste envers cette dernière. Plus d'un ministre a fait des déclarations dans ce sens. Mon très honorable ami le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) nous a dit que le contrat était avantageux non seulement au pays mais aussi à la compagnie. Je vais citer ses paroles mêmes, car l'éloquent discours qu'il a prononcé sur

cette question était très élaboré. Je lis donc dans le compte rendu des Débats de l'année 1903, à la page 9361, les mots suivants :

Je crois qu'un marché véritablement bon est celui qui est avantageux aux deux parties, et je crois que celui-ci en est un.

Je désire de plus appeler l'attention de l'honorable premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) sur le fait que son gouvernement a déclaré de la façon la plus claire et la plus explicite à plusieurs reprises pendant la session dernière, que la Compagnie du Grand Tronc, et les personnes dont les signatures apparaissaient au bas du contrat étaient absolument liées par les conditions de ce document dont la Compagnie du Grand Tronc connaissait tous les détails ; il y a plus, l'honorable ministre des Finances a déclaré que la Compagnie du Grand Tronc interprétait la convention de la même façon que le gouvernement. De sorte que nous avons deux propositions, la première que le contrat était très juste à l'égard de la Compagnie du Grand Tronc et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la seconde, que les signataires de ce contrat, ceux qui représentaient la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, étaient absolument liés et ne pouvaient pas se dégager des obligations qu'ils assumaient. Voyons ce que ces honorables députés ont dit. Mon honorable ami le député de Norfolk-nord a parlé comme suit :

Il fallait pour que ce marché fut mené à bonne fin, tout le crédit de la compagnie du Grand-Tronc, venant à la rescousse du Grand-Tronc-Pacifique. Nous n'aurions pu y arriver d'aucune autre manière. Pour soutenir le Grand-Tronc-Pacifique, il y a tout le crédit et toutes les ressources du Grand Tronc du Canada. Ces deux compagnies sont entièrement liées l'une à l'autre, ce qui nous offre un rare et heureux concours de circonstances dont le gouvernement eut été bien mal avisé de ne pas profiter. Et, en saisissant cette occasion, nous nous trouvons nous être assurés la construction d'une ligne transcontinentale à des conditions qui sont pour le moins extraordinairement favorables.

Et plus loin :

Nous avons conclu un arrangement que nous n'aurions probablement pas pu conclure dans douze mois d'ici. Nous avons intéressé dans cette entreprise une grande compagnie qui peut-être pourrait alors voir les choses sous un jour différent, ou peut-être ne serait pas en mesure de prendre ces engagements. Il faut saisir la fortune quand elle passe.

Et mon honorable ami le ministre des Finances a dit :

Nous signons ce contrat non pas avec des gens incapables et qui n'ont aucune responsabilité, mais avec les hommes les plus experts dans les questions de chemins de fer qu'il y ait au Canada, qui donnent toutes les garanties de bonne foi, et qui sont prêts à pousser l'entreprise plus vigoureusement qu'aucune autre compagnie ne l'a jamais fait.

Et l'honorable ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a déclaré—j'ai le texte de