

levée contre ce projet repose sur le fait que les conditions de ce contrat sont déraisonnables et que, tenant compte de l'intention première du Grand Tronc, telle qu'exposée par les directeurs responsables de cette compagnie, il est, pour ainsi dire, insensé pour le gouvernement de gaspiller \$100,000,000 ou \$150,000,000 des deniers du peuple, vu que le Grand Tronc était prêt à faire une convention qui lui aurait permis, en vérité, tout aussi bien que le fera l'entreprise actuelle, de pénétrer dans cette région du Canada qui lui offre tant d'avantages. Il semble que mon honorable collègue a été désigné comme le seul homme au Canada ayant des relations d'affaires avec le chemin de fer Canadien du Pacifique auquel devaient s'adresser toutes les injures de nos adversaires. L'un des directeurs les plus distingués de cette compagnie, lord Strathcona, jouit, depuis plusieurs années, de la confiance du gouvernement actuel. C'est lui qui nous représente au sein même de ce vaste empire, en remplissant les fonctions de haut-commissaire canadien à Londres. Parce qu'il est un des directeurs du Pacifique, a-t-on jamais prétendu que son opinion pouvait être faussée dans des questions intéressant le bien public au Canada, même lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se trouvait concerné? Pas du tout. Dès leur arrivée au pouvoir les ministres actuels ont cru qu'il était convenable—et le public les a approuvés sur ce point—de faire conférer la dignité de chevalier au directeur gérant du chemin de fer Canadien du Pacifique, sir Thomas Shaughnessy, qui est digne de cet honneur, parce que, en sa qualité de directeur de cette compagnie, il a été associé aux affaires du pays; il est devenu sujet britannique et il a fait preuve d'une grande habileté dans l'administration de ce magnifique chemin de fer. Il avait droit à cette marque de confiance de la part de son souverain.

Aussi, personne n'a trouvé à redire lorsque le gouvernement actuel a recommandé que cet honneur fût conféré à cet homme distingué. Nos adversaires citent de temps à autre, et avec plaisir, l'opinion de sir Sandford Fleming, un autre directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pourquoi? Parce qu'ils croient pouvoir trouver des excuses en faveur du projet qu'ils nous soumettent, dans certaines déclarations de sir Sandford Fleming. Ce dernier, lord Strathcona et sir Thomas Shaughnessy sont directeurs de la Compagnie du Pacifique; cela ne les empêche pas de jouir de la confiance du peuple; leur opinion est citée avec complaisance. Mais parce que mon honorable collègue a eu la hardiesse de condamner le projet soumis par le gouvernement, on considère ses relations avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comme établissant une barrière qui l'empêche de jouir de la confiance qu'il mérite; ses paroles ne sont pas considérées comme elles devraient

l'être, vu la situation qu'il occupe dans le monde financier du Canada.

J'ai dit que les membres de la droite citaient, en l'approuvant, l'opinion de sir Sandford Fleming. Le prédécesseur de l'honorable chef du gouvernement, à la tête du parti libéral, feu Alexandre Mackenzie, attachait beaucoup d'importance à l'opinion de M. Fleming, lors de la discussion dont j'ai parlé et qui s'est faite au cours de la session de 1879. Il citait, à cette occasion l'opinion de M. Fleming dans les termes suivants :

Supposons que nous finissions le chemin en sept ans; d'après M. Fleming,—en admettant qu'il soit une autorité compétente en la matière, et je crois qu'il est resté au-dessous de la marque,—il est tout simplement impossible de s'attendre à ce que le chemin fasse de quoi payer ses frais d'exploitation avant que son revenu soit d'au moins trois millions de dollars par année, et que la population du territoire parcouru se soit maintenue. M. Fleming suppose que ces frais d'exploitation peuvent atteindre le chiffre de huit millions de dollars, auquel il faut ajouter la quote-part annuelle des frais de renouvellement de la voie. Il faudra renouveler ses traverses et les rails, à peu près tous les huit ou dix ans. Sans doute, si l'on se sert de rails d'acier au lieu de rails de fer ce renouvellement sera beaucoup plus fréquent.

Cette déclaration fut faite en 1879 et, si je ne me trompe, le chemin de fer Canadien du Pacifique fut terminé en 1886. Sir Sandford Fleming déclarait qu'à moins que trois millions de colons ne fussent transportés dans cette région inhabitable, il était complètement impossible d'espérer que ce chemin de fer pourrait payer ses dépenses d'exploitation. M. Mackenzie a commis alors l'erreur que nos adversaires font aujourd'hui. Il a cité l'opinion de M. Fleming; ce que la droite fait maintenant. Quinze ans après la construction de cette voie ferrée, en 1901, alors que la population de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest, du Manitoba, de l'Algonia et du Nipissing et de la région traversée par ce chemin de fer, depuis le lac Nipissing jusqu'au littoral du Pacifique, n'atteignait pas le quart de trois millions d'habitants, c'est-à-dire 750,000 âmes, qu'avons-nous constaté? En 1901, les revenus bruts de cette voie ferrée s'élevaient à \$30,000,000 et le profit net à \$18,000,000. Quinze ans après la pose du dernier rail, alors que la population de cette partie du pays n'atteignait pas le quart de ce qu'elle devait être, d'après M. Fleming, pour que cette route payât les dépenses de son exploitation, on constate un excédent de recettes d'au moins \$5,750,000.

Et, M. l'Orateur, les hommes qui alors s'appuyaient sur l'opinion de sir Sandford Fleming comme ceux qui, aujourd'hui, suivent leur exemple, agissaient ainsi, non parce que M. Fleming est directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais parce qu'ils croient que les déclarations de cet homme sont d'accord avec leurs propres vues et sont favorables à la politique qu'ils ont