

sont dictées de Toronto, ces lois que l'on rend en faveur de certains favoris, commencent à m'importuner. Peu m'importe que Clifford Sifton soit de nouveau dans la capitale ou qu'il n'y soit pas. Nous n'avions pas besoin de lui pour que cette loi passât. Introduite en fraude, son adoption est dès maintenant inévitable. Le public n'est pas sans s'apercevoir que cette affaire est menée dans l'intérêt trop exclusif des classes privilégiées. Si le ministre voulait bien s'employer au développement industriel du pays, à son développement agricole surtout, il assurerait la fortune des chemins de fer et la prospérité du Canada. Il aiderait par là ses amis les manufacturiers, de même que les grandes compagnies, tout comme les cultivateurs par-dessus le marché.

M. TURRIFF: La situation à laquelle nous avons à remédier dans le moment est sans doute une suite de la prospérité qui dure depuis de longues années dans l'Ouest et de son développement. Il n'en reste pas moins vrai que la situation est grave et nécessitera une solution prochaine. Dans des conditions ou des temps ordinaires, j'aurais vivement insisté pour que ce réseau fût mis dans les mains d'un liquidateur, laissant les créanciers courir leurs chances, tout comme nous aurions à les courir nous-mêmes dans une affaire où nous nous serions engagés et qui aurait mal tourné. Mais les conditions dans lesquelles se trouve le pays ne me paraissent pas rendre possible un recours à ce moyen. Une dette excessive, qui s'accroît de presque un million par jour et dont personne ne saurait prévoir le terme, s'impose à nos préoccupations. Nous ignorons quel en sera le chiffre le jour où nous en aurons fini avec cette guerre. Une mise en liquidation de cette compagnie pourrait avoir pour conséquence de nous obliger à payer un taux d'intérêt plus élevé sur nos emprunts par suite du tort causé au crédit et aux finances du Canada et il se peut que cette mise en liquidation soit le moyen le plus dispendieux de résoudre cette question de chemins de fer. C'est pourquoi, dans les circonstances, je réprouve l'emploi de ce moyen.

Certaines particularités de ce projet de loi ne me paraissent guère désirables, mais j'avouerai bien n'avoir rien de mieux à proposer. D'autres sans doute qui ont donné plus de temps et plus d'attention à cette affaire et la connaissent mieux que moi sauraient y apporter une solution plausible; mais, autant que je peux voir toutefois, et d'une façon générale, il me semble que la proposition du Gouvernement est assez raisonnable.

Il y a deux choses dont il faut absolument se garder: d'abord, il ne faut pas que ce réseau tombe jamais dans les mains du Pacifique-Canadien. Ce dernier est sans doute un établissement bien administré et qui donne d'excellents résultats. Je n'ai pas à faire la critique de cette compagnie; mais ceux qui ont charge du réseau ont dans les circonstances de quoi s'occuper amplement. Ce que je tiens à faire observer surtout c'est que le Gouvernement va avoir à sa charge l'Intercolonial, le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique, et ce serait, à mon sens, une calamité pour le Canada si par hasard le Nord-Canadien ou n'importe lequel de ses embranchements devaient ne pas faire partie du réseau des chemins de fer de l'Etat qui relie les deux océans, ou si encore ces lignes allaient devenir les tributaires du Pacifique-Canadien plutôt que ceux des deux voies principales dont le pays va être chargé. Le peuple ne permettra pas que le Nord-Canadien fasse jamais partie du réseau de voies ferrées du Pacifique-Canadien.

Une chose que le peuple ne tolérera pas non plus, c'est que l'on continue à verser millions sur millions dans les coffres du Nord-Canadien tant que celui-ci appartient à MM. Mackenzie et Mann.

En principe, il n'y a guère de divergences d'opinions ici, et j'en suis bien aise. Les députés de la gauche et de la droite admettent que le Gouvernement a le devoir de prendre ce réseau à sa charge et tout se résume à une question de prix.

Je dois ici faire observer que l'intérêt public demande que le Gouvernement ne permette pas que l'ancienne compagnie du Grand-Tronc du Canada, devienne jamais, par achat, par bail ou par quelque arrangement de trafic, la propriété de la compagnie du Pacifique-Canadien. Force nous sera peut-être de nationaliser tous nos réseaux de chemins de fer; sauf le Pacifique-Canadien, et en pareilles circonstances, les intérêts de l'Ouest demandent que les embranchements du Nord-Canadien y récoltent le trafic-marchandises et que les lignes du Grand-Tronc récoltent les transports de l'Est. Si pareille réforme se réalise, tout fait espérer que ces réseaux seront éventuellement en mesure de devenir des entreprises rémunératrices des capitaux engagés. Si, d'autre part, par suite de négligence apportée dans la solution du problème, on laisse absorber le Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien, à cette extrémité-ci et dans l'Ouest, il arriverait que toute la capacité qu'aurait le Pacifique-Canadien d'attirer les: