

d'importer au Canada la matière première des Etats du Sud pour la manufacturer et la tisser dans la cité de Montréal, et celui qui prit cette initiative est M. Albert Hudon, dont la maison de commerce devint l'établissement connu sous le nom de "Hudon Cotton Mills". M. Hudon fut, au début, considéré comme un visionnaire, un rêveur. Mais qu'est-il arrivé? Nous avons, aujourd'hui, l'industrie qui tisse le coton et emploie des milliers d'hommes et de femmes. La même observation peut être faite au sujet de l'acier. Quand nous avons commencé à faire de l'acier en Canada, on nous a dit que nous ne pourrions jamais soutenir la concurrence des Etats-Unis; que les Etats-Unis peuvent fabriquer des rails d'acier à meilleur marché que nous. Cependant, nous avons soutenu cette concurrence, et je connais, au moins, une commande considérable de l'Inde reçue par la "Dominion Iron and Steel Company", et qui fait actuellement concurrence aux aciéries des Etats-Unis.

Cette commande fut donnée, il y a quelques années, et la "Dominion Iron and Steel Company" fabrique, aujourd'hui, de l'acier non seulement pour notre propre usage, mais aussi pour d'autres parties du monde, et les rails qu'elle fabrique sont tout aussi bons, même meilleurs, que plusieurs autres rails en vente sur le marché. Il n'y a donc aucune bonne raison à alléguer pour nous engager à ne pas encourager la construction de navires en Canada.

Un autre fait à signaler, c'est que le discours du trône ne contient pas un mot relatif aux très importantes négociations qui ont eu lieu entre la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada et le Gouvernement. Heureusement, quelques journaux ont fait bonne garde et ont donné l'alarme en avertissant le Gouvernement qu'il était temps de s'arrêter. D'après les rumeurs publiées dans les journaux, la compagnie du "Grand-Tronc", dont l'actif est de cinq cents millions de piastres, veut transférer ses intérêts au Gouvernement. J'ai sous les yeux plusieurs articles de journaux sur ce sujet et ce ne sont pas des organes du parti libéral. Le "Montreal Star", qui est certainement l'un des organes les plus ardents du gouvernement unioniste, et la "Montreal Gazette" ont publié des articles portant des titres en grosses lettres tels que "gamblers and grafters"—et les lignes suivantes: "Cependant, le fait est qu'une clique de spéculateurs politiques fait actuellement des efforts inouïs pour engager le Gouvernement du Canada à forcer la compagnie du Grand-Tronc à se vendre au

Gouvernement—cette proposition faisant partie de cette autre folie que serait la nationalisation de tous nos chemins de fer".

Ces lignes sont, messieurs les sénateurs, tirées du "Montreal Star", et il y a d'autres articles semblables que je pourrais citer.

Nous avons été témoins déjà de l'achat du "Canadian Northern" par le gouvernement, et, assurément, cette transaction devrait satisfaire l'appétit des plus. . . . et je ne continue pas ma phrase, parce qu'elle ne serait pas parlementaire. . . .

L'honorable M. TURRIFF: Cet article est inspiré par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'honorable M. CASGRAIN: "Le "Montreal Star" est-il sous le contrôle de cette compagnie ?

L'honorable M. TURRIFF: Oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Je suis heureux d'apprendre que ce journal soit contrôlé par quelqu'un. Nous, libéraux, n'avons jamais pu le faire.

Acheter le "Grand-Tronc"?—Pourquoi?—Parce qu'il serait exposé à faire banque-routé?—Mais le "Grand-Tronc" n'a-t-il pas négocié à Londres, dernièrement un immense emprunt à de meilleurs termes que ceux obtenus par notre propre gouvernement pour quelques-uns de ses emprunts? Je défie toute contradiction. Pourquoi, donc, acheter le "Grand-Tronc"—L'honorable ministre dirigeant (sir James Lougheed) nous a parlé de M. Lloyd Harris et il a cité plusieurs autres hommes qui nous représentent de l'autre côté de l'Atlantique. Il y a là, naturellement, en outre, pour nous représenter, le premier ministre Borden; il y a aussi sir George Perley; l'honorable M. Kemp et sir George Foster, et il y a de plus—et ce n'est pas le moins notable—notre ancien petit frère, Clifford Sifton! Je vois parmi les membres de la droite quelques-uns qui sourient. Ils connaissent fort bien les Siftons de l'Ouest. Les gens de l'Est ont eu l'occasion de les connaître également.

Les Siftons sont connus dans toutes les parties du pays. Que peuvent-ils tramer aujourd'hui? Nous savons tous que les deux Siftons avaient des intérêts dans le "Canadian Northern Railway," et nous savons aussi que plusieurs intéressés dans cette vaste entreprise achetèrent à 65 et 75 sous la piastre, des obligations d'une valeur douteuse du "Canadian Northern," avec lesquelles le gouvernement provincial n'avait rien à faire—ces obligations n'étant pas garanties par ce dernier. Nous savons tous