

moins réalisable. Au cours de la harangue qu'il a prononcée l'autre jour, au sujet de la résolution présentée antérieurement au bill en discussion, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a déclaré que le gouvernement n'avait commencé à élaborer le contrat intervenu avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que le premier juillet ou vers cette date. Entre la date mentionnée par le ministre de l'Intérieur et le jour où le premier ministre saisit la Chambre du projet de loi en question, la période de temps écoulé est si courte que même avec toute leur entente des affaires et du droit, et leur habitude de traiter avec les rois des chemins de fer, les ministres auraient été dans l'impuissance d'élaborer, dans cette période de temps, un contrat qui aurait sauvegardé, de la façon voulue, les intérêts du peuple canadien en matière de si vitale importance pour le pays.

Ainsi, le gouvernement n'est pas plus en lieu de s'étonner que nous ne le sommes nous-mêmes, de ce que la loi adoptée, la session dernière, a abouti, dans une certaine mesure, à l'avortement, et si force nous est de remettre en délibération les modifications demandées par la compagnie, avant de se mettre à l'œuvre pour exécuter sa partie de l'entreprise. Lorsque la proposition de la Compagnie du Grand Tronc, tendant à établir des communications avec l'ouest fut livrée à la publicité le 25 novembre 1902, les membres du cabinet se prononcèrent en faveur de ce projet; et cependant, on impute à crime aux députés de la gauche, le fait de s'être déclarés partisans du même projet. A coup sûr, nous avons été bien aises de constater que cette grande compagnie, dont le réseau couvre de ses multiples ramifications les anciennes provinces de Québec et d'Ontario, s'efforçait d'obtenir accès aux Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, mais c'est au parlement qu'il appartenait de régler, plus tard, les conditions se rattachant à la concession de ce privilège. Mais si c'était un crime de notre part de demander que la Compagnie du Grand Tronc fut autorisée à pénétrer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, les députés de la droite sont coupable de la même faute; car, lorsque les autorités de la compagnie en question proposèrent ce projet, lorsque M. Hays et ses collaborateurs dans l'administration de la compagnie au Canada annoncèrent publiquement leur intention, pas un seul mot de désapprobation n'est sorti de la bouche des députés de la droite, et tous les membres du cabinet qui se sont prononcés sur ce projet en ont parlé dans les termes les plus favorables et les plus encourageants. Le 25 novembre 1902, le "Globe" publia un article au sujet des intentions de la Compagnie du Grand Tronc. Le même journal publia, à cette époque, le compte rendu d'entrevues accordées aux représentants du journal dans cette ville par les membres du cabinet. L'honorable A. G. Blair, qui était alors mi-

M. CLARKE.

nistre des Chemins de fer et Canaux, déclara que

le prolongement du Grand Tronc serait avantageux au pays.

Qu'on le remarque bien, l'ex-ministre n'affirme point que ce projet tournerait au bénéfice d'une province en particulier, mais que le pays en bénéficierait, d'une façon générale. Le ministre des Douanes (M. Paterson), au cours d'une entrevue datant de cette époque, déclara que

le prolongement projeté serait avantageux au pays.

Le secrétaire d'Etat, un autre membre important du cabinet, a aussi formulé son avis. Voici ce qu'il dit :

Il y aura beaucoup de trafic pour les deux chemins de fer. Le prolongement de la voie ferrée se fera dans des circonstances avantageuses; on pourra emprunter de l'argent à 4 pour 100, et en toute probabilité, la construction du nouveau chemin de fer coûtera \$25,000 par mille.

Au début, lorsqu'on proposa ce projet et lorsque la Compagnie du Grand Tronc fit connaître au public ses intentions, le gouvernement, dans la mesure où l'on peut en juger, à la lecture des organes du parti libéral, se montra favorable à cette proposition. Le "Globe", le principal organe du parti libéral au Canada et dont le rédacteur à cette époque jouissait de la confiance et de l'amitié du premier ministre avec qui il entretenait les relations les plus intimes, publia un article important à cet égard. Voici ce qu'il déclare :

Le Canada a tout à gagner à la dépense de \$100,000,000 affectés à la construction d'un réseau transcontinental par la Compagnie du Grand Tronc.

Ainsi, de l'avis du "Globe", le modeste projet ébauché à cette époque par les directeurs de la Compagnie du Grand Tronc devait entraîner une dépense d'au moins cent millions de dollars pour le pays. Ce journal ajoute :

Nous déconseillerions la dépense d'une aussi énorme somme . . . si nous n'étions absolument convaincus que le capital placé dans le réseau transcontinental du Grand Tronc, dont M. Hays a fait l'ébauche, donnera des rendements rémunérateurs, même avant la construction du chemin de fer.

Ainsi, de l'avis même des députés de la droite et d'après les articles parus dans le principal organe du parti libéral, il est acquis que, dans la mesure où il s'agit du projet primitif, qui nous est actuellement soumis sous une forme modifiée, les avis exprimés à cet égard ont été entièrement favorables à la proposition alors présentée au public.

Il ne serait pas sans intérêt de faire l'historique des différentes démarches relatives à ce projet, à dater du moment où M. Hays livra à la publicité les intentions de la Compagnie du Grand Tronc jusqu'au moment