

loi relative au chemin de fer National Transcontinental.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, à la suite des observations que viennent de formuler les honorables députés qui remplissent les fonctions de whips de leur partis respectifs, je n'éprouve nullement le besoin de présenter des excuses à la Chambre, si je consacre quelques instant à la discussion d'une mesure d'importance aussi vitale. De concert avec le député de Victoria-nord (M. Hughes) et le député de Pictou (M. Bell) et à quelques autres députés dont les noms figurent dans ce débat, je nourrissais l'espoir de pouvoir formuler quelques observations, avant que la Chambre eût émis son vote, mercredi soir. Comme je n'ai pas été en mesure de profiter de cette circonstance favorable et que la question me semble d'importance vitale, j'estime qu'il est de mon devoir de ne pas laisser échapper l'heureuse occasion que m'offre la deuxième lecture du bill, pour adresser à la Chambre quelques remarques sur cette question. Le débat qui s'est livré autour de cette mesure, au cours de ces deux dernières semaines, a été fort intéressant et fort instructif. Il a été intéressant, en raison du grand nombre de discours vraiment éloquents prononcés sur la question par les députés de la droite et de la gauche ; il a été instructif, en ce qu'un torrent de lumière a été déversé sur les mobiles qui ont porté le gouvernement à prendre l'initiative si décisive et si prompt que l'a adoptée, la session dernière. Au cours de ce débat, nous avons été en mesure de mieux saisir les véritables mobiles qui ont poussé le gouvernement à refuser à la Compagnie du Grand Tronc l'autorisation de mettre à exécution sa proposition primitive. Aujourd'hui, nous sommes en meilleur lieu d'apprécier l'importance et la valeur de la grande éloquence déployée par le premier ministre, en présentant cette mesure à la Chambre. De l'aveu du premier ministre, la chose était tellement d'urgence, que le gouvernement n'avait le temps ni d'étudier ni de peser mûrement une mesure de telle gravité pour le pays. Il n'y avait pas un moment à perdre. Les plus chers intérêts du pays demandaient impérieusement la délibération immédiate de la proposition relative à ce projet. Au dire du premier ministre, la situation du pays était si grave, si critique, que le gouvernement dût repousser toutes les légitimes demandes formulées par les députés de la gauche qui voulaient que la Chambre délibérât avec la lenteur voulue et qu'on lui soumit des renseignements précis et bien définis sur le pays que doit traverser ce réseau, sur le coût de cette grande entreprise ; oui, le gouvernement, dis-je, mit tout cela au rancart, estimant que tous ces vœux si légitimes formulés par les députés de l'opposition ne méritaient nullement considération.

Quant au parlement, il a ratifié le contrat entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'année dernière. Le peuple canadien a été lié obliga-

toirement par les stipulations de ce contrat ; mais on a fait preuve de tant d'incurie et de négligence dans la réclamation de ce traité qu'un mois à peine après la prorogation de cette Chambre, le contrat était virtuellement périmé ; car bien que le peuple canadien fut lié par ce traité, il est évident que l'autre partie intéressée, la compagnie, ne l'était nullement.

Ainsi, M. l'Orateur, après que le gouvernement eût fait adopter à la hâte cette mesure la session dernière, nous avons été convoqués ici, cette année, virtuellement pour ratifier la nouvelle convention intervenue entre le gouvernement et les directeurs de la compagnie. Au cours du débat de la session dernière, on nous a assuré que les compagnies avec lesquelles nous poursuivions des négociations, se composaient d'hommes d'honneur, d'intégrité ; qu'il était impossible de révoquer en doute ni leur sincérité, ni leur aptitude à mettre à exécution la convention intervenue avec elles. Je le répète, la première condition nécessaire pour attester leur bonne foi, le premier acte qu'ils auraient dû accomplir, afin de prouver qu'ils voulaient exécuter cette convention, sont demeurés inaccomplis, et d'après la déclaration du président de la compagnie du Grand Tronc à Londres, la session actuelle a été convoquée virtuellement dans le seul but de faire adopter les modifications de la convention élaborée par les directeurs de la compagnie en question, modifications que nous sommes en train de débattre.

A mon avis, M l'Orateur, le gouvernement se trouve en posture très humiliante, et il devait s'attendre à ce traitement de la part de ceux avec lesquels il négociait. S'il se trouve aujourd'hui dans une situation aussi humiliante, cela tient à la précipitation avec laquelle il a agi et au fait d'avoir refusé, sans motifs suffisants, à mon humble avis, de permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'établir des communications avec l'ouest par les moyens que cette compagnie avait proposés, au début. A l'ouverture de la dernière session, le 12 mars de l'année dernière, Son Excellence le Gouverneur général nous a appris d'une façon solennelle que la question des transports, dans tout son ensemble, question des plus importantes pour le peuple canadien, serait soumise à l'étude de la commission dite des transports qui, après délibération, présenterait un rapport sur ce sujet. Le 18 juin dernier, lorsque la Chambre était en train de discuter la question de savoir s'il était utile d'accorder son concours financier à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord afin de mettre cette compagnie en mesure de prolonger son réseau à travers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, le premier ministre nous assura que le gouvernement ne se proposait de subventionner qu'un seul réseau transcontinental. Le projet de construction du Grand-Tronc-Pacifique n'était encore qu'à l'état de projet plus ou