

dix, depuis vingt ans le Grand-Tronc servirait des dividendes si les affaires en avaient été entièrement gérées au Canada; mais c'est de Londres que venaient les ordres, et le réseau était exploité par des hommes dont le principal souci, autant qu'il m'est permis d'en juger—et j'ai poussé mes investigations passablement loin—était de spéculer sur les valeurs du Grand-Tronc à la bourse de Londres. Voilà une des causes de la faillite de cette entreprise.

A mes yeux, le Grand-Tronc est un des plus précieux réseaux de chemins de fer de l'Amérique—je le dis après mûre réflexion—et il n'en est pas de plus important au Canada. Quand on songe aux positions avantageuses qu'il occupe en ce pays, à Montréal et à Ottawa, sur les bords du Saint-Laurent, à Toronto, à London, à Détroit, sur les rives de la rivière Niagara et par toute la province d'Ontario; quand on embrasse du regard la multitude de ses ramifications, force est de reconnaître qu'il n'est point de plus précieux réseau en Amérique. C'est assurément le meilleur qu'il y ait au Canada; il ne lui manque qu'une bonne administration. Doté de sages administrateurs canadiens, il connaîtrait d'étonnants succès, et c'est précisément parce que cette entreprise finira vraisemblablement par être couronnée du plus éclatant succès que le Pacifique-Canadien, dont le bureau central est à Montréal, s'efforce d'en amener la ruine. Je crois m'apercevoir que le Pacifique-Canadien et la Banque de Montréal, institution qui le touche de très près, se donnent la main pour susciter des embarras au Grand-Tronc, qui est un véritable rival.

Quelle est la provenance de tout ce qui se publie dans les journaux de Montréal et même dans certaines feuilles de l'Ontario? Cela ne provient ni de la masse du peuple ni du personnel des chemins de fer; on ne saurait davantage l'attribuer à la clientèle de ceux-ci. Non, la majeure partie de tout cela prend naissance dans la ville de Montréal, dont les journaux, semble-t-il, ne trouvent à parler que du Pacifique-Canadien. Ce dernier, je n'ai rien à lui reprocher; c'est la seule entreprise canadienne du genre qui ait été couronnée de succès. Mais on a inséré dans sa chartre une disposition qui oblige la compagnie de fournir à perpétuité un service de chemin de fer. Jamais obligation pareille ne fut imposée à aucune autre compagnie; on l'a imposée au Pacifique-Canadien dans le dessein de donner au public l'assurance d'un service quelconque.

Le Pacifique-Canadien doit son existence au Parlement et au peuple du Canada. C'est nous qui l'avons créé et l'avons doté

d'une charte qui lui confère des pouvoirs étendus. Dès le début, nous lui avons fait don de 25 ou 30 millions de dollars, après lui avoir concédé quelque 25 millions d'acres, sans compter la multitude de lois bienveillantes dont la Chambre l'a fait bénéficiaire. En somme, il a été bien traité non seulement par le Parlement, mais par toutes les municipalités du pays.

Ce chemin de fer, à qui incombe la responsabilité de desservir le peuple canadien pour l'avenir, se tourne aujourd'hui contre le Parlement, son créateur, et contre la nation, en disant: "N'osez pas entreprendre la nationalisation des chemins de fer ou nous vous renverserons." Telle est l'attitude du Pacifique-Canadien et de ses amis de Montréal. Ils lancent tout simplement un défi au peuple canadien qui les a faits, et nous préviennent que nous n'aurons de chemins de fer nationaux qu'à nos risques et périls. Ils nous avertissent que l'étatisation ne convient pas au pays, et que si nous persistons dans cette voie nous en pâtirons.

Au sujet du Pacifique-Canadien et de la nationalisation, ainsi que des observations de sir Adam Beck, laissez-moi vous dire qu'il n'est pas une proposition de chemin de fer qui n'ait été contrecarrée par cette compagnie, son ennemie, et que cependant, ne serait pas prêt à adopter aujourd'hui même le président du Pacifique-Canadien, M. Beatty. Celui-ci est au courant de tout; il consentirait à faire l'acquisition du moindre embranchement, et heureux de s'adresser à sir Adam Beck, pour en obtenir l'énergie nécessaire. Et c'est ce qu'il sera bientôt obligé de faire, parce qu'il faudra de l'énergie pour l'exploitation du Pacifique-Canadien, et nous en aurons suffisamment dans la province d'Ontario pour tous les trains de Détroit à Ottawa. Nous pourrions bientôt en vendre hors du pays, et j'espère que Québec aura sa large part. Maintenant, je reviens au sujet que je traitais tout à l'heure.

Le Pacifique-Canadien, créé par le Parlement et le corps électoral, nous dit, à la Chambre, et à l'extérieur, que nous ne devons pas nous aventurer dans la nationalisation des chemins de fer. Si nous obéissons à ce commandement, qu'advient-il? Que le premier ministre me permette de lui faire remarquer que si nous laissons le Pacifique-Canadien ruiner notre réseau national, si nous suivons les dictées de Montréal à ce sujet, nous aurons engendré la plus grande tyrannie politique que nous ayons jamais connue, parce que le Pacifique-Canadien espère monopoliser toutes les voies ferrées du Canada.