

préparée ou non, la publication de ces item a trompé le peuple sur les relations qui existaient à cette époque entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. Je dis que ces deux déclarations sont condamnables surtout lorsqu'elles sont faites la veille du jour où le gouvernement s'adresse au peuple pour connaître son verdict sur cette grande entreprise que nous délibérons maintenant.

M. l'Orateur, ces amendements apportés au traité avec le Grand Tronc ont une très grande portée. Un journal d'Ottawa les a résumés d'une façon concise et claire; je vais prendre la liberté de faire connaître l'opinion de cette feuille, opinion que je partage :

1. Trois années supplémentaires accordées au syndicat pour construire ce chemin.

2. Obligations du gouvernement représentant des millions de dollars de plus pour le coût de l'entreprise.

3. Abandon par le gouvernement du droit de foreclore la compagnie quant au chemin, si elle manque à ses engagements et quant à ses obligations.

4. Prolongation de trois à cinq ans de la période écoulée après tel défaut de la compagnie et durant laquelle le gouvernement ne pourra pas agir.

5. Cinquante années supplémentaires durant lesquelles le Grand Tronc pourra faire circuler ses trains sur la partie de ce chemin possédée par le gouvernement.

6. Entente en vertu de laquelle le gouvernement, à la fin des premières cinquante années, achètera tous les embranchements dont le Grand Tronc n'aura pas besoin; concession au Grand Tronc de tout ce qu'il voudra demander.

7. Abandon par le gouvernement des stipulations exigeant que le Grand Tronc devra détenir toutes les actions communes.

Si l'on opère toutes ces modifications, on se trouvera à changer le contrat d'une façon très importante. Voilà les changements que le Grand Tronc a demandé au gouvernement d'opérer; cette compagnie a refusé de faire le dépôt prévu et exigé par la loi de l'an dernier, tant que le gouvernement n'a pas consenti à modifier le traité et ne lui a pas assuré que le parlement sera convoqué par mettre ces amendements en vigueur. Voilà pourquoi nous sommes en session, aujourd'hui.

Le président du Grand Tronc n'a pas dépassé les bornes de la vérité quand il a dit que le parlement du Canada avait été convoqué pour ratifier la convention entre les directeurs de la compagnie et le gouvernement canadien au mois de décembre dernier.

Qu'on me permette de dire quelques mots du coût de cette entreprise. L'an dernier, le premier ministre a dit que le montant total que le gouvernement devra payer pour la ligne de Moncton à l'océan Pacifique, s'élèvera à environ douze ou treize millions de dollars, pas un sou de plus. De son côté, le ministre des Finances nous a dit que \$13,725,706 déposés à 3 pour 100 payables par semestre, représenteraient un intérêt qui

nous permettait d'acquitter toutes les obligations que nous assumions par ce contrat. Le ministre des Finances du Canada a déclaré, M. l'Orateur, que nous n'aurions rien à payer de ce montant dont nous assumions la responsabilité. Aussi, tous les membres de cette Chambre croyaient que toutes les dépenses, les obligations et les éventualités que le peuple du pays pourrait prendre à sa charge devaient retomber sur les épaules du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Nous sommes responsables pour un montant, disons de \$13,750,000. La compagnie intéressée devra donc assumer la responsabilité du reste. Mais que dit sir Rivers-Wilson, président de la Compagnie du Grand Tronc? Il a affirmé aux actionnaires que l'entière responsabilité de la compagnie, d'après le contrat qu'ils discutaient et que nous ratifions aujourd'hui, représenterait un montant de \$14,840,000. Je compte ici \$5 au louis sterling. Ces \$15,000,000, en chiffres ronds, seront le montant que le Grand Tronc garantira pour la construction de la ligne de Moncton à l'océan Pacifique, y compris 4 pour 100 d'intérêt durant la période de construction qui sera de huit ans et plus. Cette voie ferrée aura une longueur de 3,400 milles; le gouvernement en construira 1,900 milles et paiera à même les deniers publics, le coût total de ce chemin. Nous garantissons, en outre, les trois quarts du coût de construction des autres 1,500 milles. La Compagnie du Grand Tronc ne fait que garantir le quart de cette dépense. Mais, si nous en croyons les autorités que j'ai citées, notre responsabilité ne sera que pour un montant de \$13,750,000, alors que celle du Grand Tronc représentera la somme de \$14,840,000. Evidemment, la déclaration de sir Rivers-Wilson prouve deux faits: d'abord—j'allais dire l'absurdité, mais je ne veux pas employer ce mot, disons que la déclaration du ministre des Finances n'a pas été sérieusement étudiée, et ensuite, que les calculs préparés et présentés à la Chambre par l'honorable leader de l'opposition sont, au point de vue véritablement pratique, absolument exacts et que le coût de la construction de ces 3,500 milles de chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique, s'élèvera à \$150,000,000 ou à \$175,000,000, et que le peuple du Canada devra prendre à sa charge les neuf dixièmes du coût total de cette entreprise.

Si l'on porte à six millions d'âmes le chiffre de notre population, que représente ce montant? Si nous engageons notre responsabilité pour \$150,000,000, nous constatons que cette obligation représente \$25 par tête de la population. Peut-il se faire que les représentants du peuple au parlement, que ce dernier lui-même sanctionnent une proposition qui impose une taxe de \$25 par tête de la population, pour donner, en vérité, l'exploitation de ce chemin de fer d'une longueur de 3,500 milles au Grand-Tronc-Pacifique durant une période de cinquante ans? Ne vaudrait-il pas mieux ajouter \$2.50 à cette taxe,