

bilité des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc. (Écoutez ! écoutez !) Telle était ma conviction à cette époque, fondée—

Telle était ma conviction à cette époque, fondée—

M. BRODEUR : Dois-je comprendre que la version que nous donne l'honorable député ne contient pas les mots :

Une VOIX : J'espère qu'il en est encore ainsi, qui se trouvent dans la version que j'ai entre les mains ?

M. LEFURGEY : Je crois qu'il a déjà été expliqué, dans un débat antérieur, que ces mots ne se trouvaient pas dans cette version qui a été publiée la première. C'est la version authentique.

M. BRODEUR : Laquelle ?

M. LEFURGEY : Le paragraphe qui n'apparaît pas ici est néanmoins authentique ; c'est ce qu'on pourrait appeler la version non révisée.

M. BRODEUR : Dois-je comprendre alors que la version que nous donne l'honorable député n'est pas exacte ?

M. LEFURGEY : Nous admettons tous les changements que vous voudrez faire.

M. CLARKE : L'honorable député (M. Lefurgey) cite le " Railway News ", publié à Londres.

M. LEFURGEY (lisant) :

Telle était ma conviction à cette époque, fondée sur des données raisonnables et les précédents que j'ai indiqués, mais je suis obligé d'avouer que quand j'ai exprimé cet espoir je me suis peut-être montré trop confiant, ne tenant pas suffisamment compte, peut-être, de l'opposition politique et intéressée que le projet devait rencontrer. Il a donc été impossible de faire adopter le projet par le parlement canadien sans imposer certaines obligations à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, mais je crois pouvoir démontrer que ces obligations ne sont pas du tout comparables aux avantages que nous en attendons. Nous ne pouvions pas espérer obtenir des conditions aussi avantageuses que celles qui ont été faites à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais sans réclamer une aide qui dans le cas du chemin de fer de fer Canadien du Pacifique s'est élevée à \$120,000,000 en argent ou son équivalent, nous nous attendions à un traitement libéral de la part du parlement canadien. (Écoutez ! écoutez !) Notre première idée était de construire un chemin de fer partant de la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc et allant jusqu'à l'océan Pacifique. Le point de raccordement devait être à ou près de North-Bay. Le gouvernement a mis comme condition à l'octroi de la charte du Grand-Tronc-Pacifique le prolongement de la ligne vers l'est, depuis North-Bay jusqu'à Québec, puis Moncton, dans le Nouveau-Brunswick, le point de bifurcation de l'Intercolonial, qui de là se dirige vers Saint-Jean, N.-B., au sud-ouest, et vers Halifax, N.-E., vers sud-est. Cependant, après de nouvelles négociations, le gouvernement présenta

M. LEFURGEY.

lui-même un autre bill pour assurer la construction de la ligne projetée depuis le Nouveau-Brunswick jusqu'au littoral du Pacifique, au moyen d'une société formée entre le gouvernement et le Grand Tronc. Un contrat stipulant les conditions auxquelles ce chemin serait construit et exploité, a été annexé à ce bill, et c'est la partie de cet arrangement qui concerne le chemin de fer du Grand Tronc qui vous est maintenant soumise. Les bills et les contrats ont été discutés par le parlement pendant toute une session d'une longueur exceptionnelle. Ils ont été en lutte à une vive opposition de la part des adversaires du gouvernement, encouragés par l'hostilité de compagnies rivales qui s'imaginaient voir dans cet arrangement entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc un projet hostile à leurs propres intérêts. Je dois dire en passant, que cette dernière opposition peut, jusqu'à un certain point, être considérée comme indiquant la somme des avantages que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc est appelée à retirer de ce projet, dans l'opinion du peuple canadien. (Appl.) C'est un devoir pour moi de reconnaître publiquement la manière éclairée et patriotique dont sir Wilfrid Laurier a conduit ce grand projet dans le parlement. Ne traitant la question qu'au point de vue de son importance nationale on aurait pu la croire à l'abri des dissertations de partis, mais ce n'est pas ce qui a eu lieu, et ce n'est qu'après avoir surmonté toute sorte d'obstacles, après avoir exercé la plus grande patience et déployé la plus grande habileté, qu'il a réussi à faire ratifier l'arrangement. Son principal but était de donner aux populations de l'ouest plus de facilités pour l'expédition de leurs produits jusqu'aux ports de mer de l'est, au moyen d'un grand chemin de fer, exclusivement en territoire canadien. Il fit ressortir les avantages de la ligne projetée qui non seulement ouvrirait à la colonisation de nouvelles régions fertiles dans l'ouest, mais faciliterait aussi le transport de ces produits jusqu'aux ports canadiens de l'Atlantique, et aussi jusqu'aux pays situés au delà du Pacifique, puisque ce chemin de fer sera la voie la plus courte entre les centres industriels du Canada et la Chine et le Japon. Pendant que le premier ministre faisait valoir ces arguments que lui fournissaient son patriotisme et ses visées d'homme d'Etat, vos directeurs, de leur côté, virent dans la mise à exécution de ce projet, de grands avantages pour leurs compagnie, puisque cela lui donnerait un accès permanent au Nord-Ouest, avantages qui, autrement, irait à d'autres, et la mettrait à même de bénéficier du trafic de ces fertiles régions. Le résultat de l'entente a donc été une fusion de ces deux intérêts pour la construction du chemin de fer projeté au moyen d'une société entre le gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, appuyée qu'elle serait par l'influence et les relations du chemin de fer du Grand Tronc. Le bill contenant le premier contrat et le bill autorisant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique reçurent l'assentiment royal le 24 octobre 1903. Les directeurs, par l'intermédiaire de leur gérant général, avaient été en pourparlers avec le gouvernement pendant toute la durée des débats sur cette question, et nous devons rendre hommage à la sincérité avec laquelle sir Wilfrid Laurier et ses collègues ont fait droit aux demandes des directeurs du chemin de fer du Grand Tronc, lorsqu'elles n'étaient pas incompatibles avec