

voies ferrées, ou par l'acquisition ou l'amélioration de chemins de fer existants ;

(b) En assurant sous le contrôle et l'administration de l'Etat ou, quand la chose sera possible, sous le droit de propriété de l'Etat, les transports en commun ou les parcours réciproques sur les sections où un seul chemin de fer peut utilement desservir plusieurs réseaux ;

(c) En donnant là et où la chose sera nécessaire, une aide appréciable sous forme de garantie, d'intérêt ou autrement, à la construction de chemins de fer dans le grand ouest et aux voies ferrées de colonisation dans le nord ;

(d) En agrandissant et en améliorant notre système de canaux ; en développant nos magnifiques voies fluviales et en outillant parfaitement nos ports nationaux des grands lacs, du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique ;

(e) En perfectionnant un système d'entreposage en élévateurs et en créant des installations de tête de ligne franches de tout impôt ;

(f) En assurant à l'Etat le droit absolu de réglementation des prix de transport, en retour de l'aide ainsi donnée ;

Nous ouvririons de nouveaux territoires ; nous pourviroissons aux moyens les plus efficaces et les plus économiques pour le transport de nos produits vers le littoral de l'Atlantique et du Pacifique ; nous raccorderions sans délai nos grands réseaux de chemins de fer de l'est et de l'ouest ; nous ferions cesser le danger de tout pléthore dans le trafic et nous assurerions le transport de nos produits par voies canadiennes, tout en stimulant et en développant le commerce interprovincial entre les différents de population, qui seront nécessairement gênées du coût de ces entreprises nationales.

9. Que l'administration des chemins de fer de l'Etat et de toutes les voies ferrées soumises à la direction du gouvernement devrait être soustraite au contrôle politique d'un parti, à son influence et à son intervention.

10. Que, dans le but d'atteindre ces résultats, le gouvernement devrait, conformément à la politique sagement exposée dans l'arrêté du conseil ci-haut cité, prendre l'avis et rechercher l'aide des meilleures autorités en la matière, avant d'engager le pays à faire des dépenses pour l'exécution d'un projet quelconque destiné à donner une solution au problème du transport de nos produits nationaux."

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le chef de l'opposition a consacré la plus forte partie de sa harangue, presque interminable, moins à diriger des attaques contre la mesure dont la Chambre est saisie qu'à la défense de son propre système.

Il est assez significatif qu'à la troisième délibération de ce projet de loi dont la Chambre est saisie depuis deux mois, l'honorable député s'estime autorisé à consacrer tant d'efforts et de temps à la défense d'un projet qu'il n'a jamais eu mission de soumettre à la Chambre. Il semble avoir conscience de la faiblesse du contre-projet qu'il a présenté, comme il l'a dit, à titre d'alternative à la proposition du gouvernement. Je dois faire observer à la Chambre que la conclusion qui a couronné la harangue de l'honorable député ressemble au discours à

peu près comme la nuit ressemble au jour ; car, qu'on compare l'amendement au discours, et l'on constatera qu'il ne se rattache nullement au projet exposé par l'honorable député.

S'il y avait lieu de justifier le projet que le gouvernement a présenté à la Chambre et au pays, comme une mesure d'urgence, répondant aux besoins de la situation actuelle, la meilleure justification, la défense la plus complète de ce projet se trouverait dans l'attitude et la conduite de l'opposition, dans tout le cours des débats relatifs à cette mesure. Chose remarquable, le débat qui s'est livré autour des résolutions présentées au début par le gouvernement a duré trois semaines ; l'opposition tout entière y a pris part, à partir du chef jusqu'au dernier de ses partisans ; le projet du gouvernement a été soumis à l'analyse la plus minutieuse, à la critique la plus captieuse, les députés de la gauche luttant entre eux d'adresse et s'ingéniant à fendre les cheveux en quatre et à peser les grains de sable, et cependant l'opposition, dans son ensemble, n'a jamais tenté de donner à ses objections la forme d'un amendement, de façon qu'il fût établi une ligne de démarcation bien nette et bien tranchée entre la proposition du gouvernement et celui de l'opposition. Chose encore plus remarquable, quand vient le tour du chef de se prononcer, il prend la parole et nous débite un discours soigneusement élaboré et reprend son fauteuil après avoir péroré près de trois heures, sans proposer d'amendement. Tout au plus jette-t-il quelques propositions, ou quelques idées non pas sous forme d'affirmation, mais par manière d'essai, comme des antennes d'araignée se croisant en tous sens ; et il faut ajouter que quelques-uns de ses partisans n'ont pas hésité à s'insurger contre ces propositions de leur chef. Trois semaines durant, nous avons subi une véritable avalanche de discours, un déluge de paroles ; l'éloquence a coulé à pleins bords ; mais toutes ces harangues n'ont abouti à aucune conclusion et tout ce flot de paroles a coulé en pure perte. Mais enfin, mon honorable collègue, le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), dans un discours admirable, ayant reproché aux députés de l'opposition leur impuissance à formuler un système quelconque et leur ayant montré tout le vide de leur critique, voilà qu'on interrompt le discours du député de Toronto, afin de donner avis de la teneur d'un amendement que proposait le chef de l'opposition, malheureusement absent en ce moment, et cela, qu'on le remarque bien, non pas à la troisième délibération, mais à l'adoption des résolutions en réponse définitive.

Enfin la Chambre est saisie de cet amendement. Comparons-la donc avec le discours du chef de l'opposition. Dans le discours qu'il a prononcé il y a quelque temps, il a fort nettement formulé son système, et il a rendu sa pensée parfaitement sensible.