

son discours un peu prolix. Voyons jusqu'à quel point c'est du rapiécetage, et dans quelle mesure toutes les entreprises de chemin de fer de notre pays sont du rapiécetage, si celle-ci l'est. Mon plan comporte la prolongation du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, soit par l'achat d'une ligne existante ou la construction d'une nouvelle ligne. Cela fait-il de l'Intercolonial un chemin de fer composé de pièces ? S'il en est ainsi, ce chemin de fer a beaucoup plus ce caractère aujourd'hui ; car il n'a qu'un privilège de circulation de Sainte-Rosalie à Montréal. Mon projet a en vue la construction d'une ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury. Cela en fait-il un rapiécetage ? Assurément non.

M. HEYD : Est-ce que le chemin de fer Canada-Atlantique ne se rend pas jusque-là... Pardon, vous avez raison.

M. BORDEN (Halifax) ; Je pense que mon honorable ami (M. Heyd) ne m'a pas compris. Je voulais faire comprendre, et je crois l'avoir fait, qu'en vue de relier la ligne du Canada-Atlantique au chemin de fer actuel du Canadien Pacifique entre North-Bay et Winnipeg, la route la plus commode serait celle de l'embranchement Scotia à Sudbury.

M. HEYD : C'est parfait.

M. BORDEN (Halifax) : Certes, jusqu'ici ce n'est pas là un plan fait de pièces de rapport, un rapiécetage. Il a en vue l'acquisition de cette ligne depuis Sudbury, ou depuis North-Bay, au besoin, jusqu'à Fort-William, et l'usage de cette ligne, sous une direction convenable et indépendante, par trois réseaux canadiens distincts et par le chemin de fer Intercolonial. Est-ce que l'usage de cette ligne par trois chemins de fer fait du projet en question une entreprise de rapiécetage ? S'il en est ainsi, que dites-vous du chemin de fer Canada-Atlantique, lequel à l'heure qu'il est, fait circuler ses trains sur le chemin de fer du Grand Tronc de Côteau à Montréal ? Que dites-vous du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui fait circuler ses trains de Toronto à North-Bay sur le chemin de fer du Grand Tronc ? Que dites-vous du chemin de fer Dominion Atlantic, dans la Nouvelle-Ecosse, lequel, sur un parcours de 45 milles, se sert du chemin de fer de la voie de l'Intercolonial et s'est assuré des privilèges de circulation sur une distance de 15 milles de plus ?

Que dites-vous du chemin de fer Intercolonial même, qui fait circuler ses trains sur le Grand Tronc, de Sainte-Rosalie à Montréal ? Que dites-vous du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui fait circuler ses trains sur plusieurs voies louées par lui ? Que dites-vous du chemin de fer du Grand Tronc, qui, si je ne me trompe, fait exactement la même chose. Sont-ce là des réseaux comparables à un rapiécetage ? Si ces réseaux ne sont pas un rapiécetage, alors le projet que je prêche ne l'est pas davantage ;

M. BORDEN (Halifax).

et si mon plan se résume à un simple rapiécetage, alors il est tout aussi bon que le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer du Grand Tronc, le Dominion Atlantic, et des douzaines de lignes des Etats-Unis que je pourrais nommer.

Puis, je proposai de nous assurer de rampes convenables entre le lac Supérieur et Winnipeg. Il n'y a rien là que je sache qui soit de la nature d'un rapiécetage. Je propose aussi de venir en aide à la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans l'ouest. Y a-t-il là quelque chose qui soit de la nature d'un rapiécetage ? S'il en est ainsi, on peut faire ce reproche au projet du gouvernement tout autant qu'au mien. Y a-t-il quelque chose de la nature d'un rapiécetage dans la proposition de faire servir la même ligne d'Edmonton à l'océan pour deux chemins de fer, lorsque cette ligne suffit pour les deux ? S'il en est ainsi, on pourrait appliquer exactement le même raisonnement à nombre de chemins de fer sur le continent de l'Amérique du Nord. Mon honorable ami (M. Charlton), l'expert du gouvernement, nous faisait observer l'autre jour que le chemin de fer Wabash jouissait de privilèges de circulation sur le Grand Tronc. Est-ce là du rapiécetage ? Est-ce du rapiécetage de faire transporter le grain par le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis l'ouest jusqu'à Fort-William, et de là par bateau à vapeur jusqu'à un port de la baie Georgienne, et de là, par trois différents chemins de fer, jusqu'à Montréal, et par le chemin de fer Intercolonial, de Halifax à Saint-Jean ? Mon très honorable ami me permettra de lui faire observer que si c'est là du rapiécetage, c'est la sorte de rapiécetage qui fut approuvée par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque l'Intercolonial fut prolongé de Lévis à Montréal. Le projet qu'on avait formé alors, c'était de faire recueillir par le Grand Tronc, sur les bords de la baie Georgienne, les marchandises à provenance de l'ouest, d'où il les transporterait à Montréal, les transférerait au chemin de fer Intercolonial, pour les faire aboutir aux ports des provinces maritimes. Mon projet en est-il un de rapiécetage ? Que faut-il dire alors du projet qui fût introduit dans le temps en cette Chambre, par le gouvernement même dont mon très honorable ami est le chef, et dont l'honorable directeur général des Postes fait partie ; projet qu'on signala dans le temps comme le comble de la sagesse et de l'habileté politique en matière de développement des chemins de fer ? En outre, qu'est-ce que la politique du gouvernement a en vue ? Elle a en vue l'établissement d'une ligne possédée et exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique depuis l'océan Pacifique jusqu'à Winnipeg ; d'une ligne possédée par l'Etat et exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, avec droits de circulation sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, ou ce qui est plus probable, la transmission de ce commerce par voie du Grand Tronc