

se rendront vers la mer par la voie fluviale, il ajouta :

Mais durant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant est sans emploi et que les navires viennent dans nos ports de mer à la recherche de cargaisons, alors les chemins de fer transporteront le blé entièrement par voie ferrée ; et c'est ce qu'ils font aujourd'hui. Mon honorable ami sait que le chemin de fer du Pacifique transporte des millions de boisseaux entièrement par voie ferrée pour fournir des cargaisons à ses navires, et le Grand-Tronc-Pacifique aura certainement une partie de ce trafic durant cette saison de l'année.

Je crois avoir prouvé jusqu'à l'évidence, avant la suspension de la séance, que le Grand Tronc n'est pas sur le même pied que le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui a trait au transport par terre en hiver. Les ports d'attache des steamers de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de ce côté-ci de l'Atlantique, sont des ports canadiens. Les vaisseaux qui transportent outre-mer les marchandises que leur confie la Compagnie du Grand Tronc jettent l'ancre en pays étranger, et cette compagnie aura tout intérêt à diriger vers Portland chaque colis rendu à Québec plutôt que de le transporter par un chemin beaucoup plus long jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Néanmoins, si elle transportait les marchandises dans ces ports, elle le ferait au détriment de l'Intercolonial. Je ne comprends pas pourquoi une administration pratique, qui a conclu un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, n'a pas obligé celui-ci à remettre toutes les marchandises en destination de l'est reçues au Manitoba et dans l'ouest, à l'Intercolonial, à Montréal ou à Québec, pour les rendre à Saint-Jean ou à Halifax.

J'ai fait observer cet après-midi que, de l'aveu de l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), la conclusion d'une pareille convention ne présentait aucune difficulté. M. Blair a aussi affirmé qu'à son avis le gouvernement n'avait jamais fait cette proposition à la compagnie, et, dans ce cas, il me semble, en tout bien tout honneur, que le gouvernement a manqué à son devoir en ne cherchant pas à obliger la compagnie à remettre ces marchandises à l'Intercolonial ou à les rendre à Saint-Jean ou à Halifax afin que les citoyens des provinces maritimes retirent des avantages réels de ce trafic.

Un de mes amis m'a remis un entrefilet du "Globe" du 8 mai 1903, qui vient à l'appui de la thèse que je soutiens. C'est le compte rendu d'une séance du comité des Chemins de fer réuni à Ottawa le 7 mai. D'après ce rapport, le représentant de Bonaventure (M. Marcil) a posé la question suivante à M. Hays :

L'opinion prévaut au Canada que le trafic sera en grande partie dirigé vers Portland en hiver. Je voudrais que M. Hays abordât ce sujet.

L'honorable député reçut la réponse suivante :

M. Hays répondit que le volume du trafic que le Grand Tronc amènerait dans les ports du Canada, en hiver, dépendrait uniquement des avantages offerts. Si le gouvernement procurait les moyens de faciliter le trafic, rien n'empêcherait les ports canadiens d'en profiter.

Si ces paroles ont un sens, elles signifient que M. Hays était prêt à conclure une convention avec l'Etat et à lui donner l'assurance que la nouvelle Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique apporterait à Saint-Jean ou à Halifax toutes les marchandises que ces ports pourraient recevoir. Aussi, est-il étrange que ce traité nous oblige à courir des risques, à compter (au dire du ministre des Finances) sur le patriotisme de la population, alors que la Compagnie du Grand Tronc fera tous ses efforts pour enlever autant de trafic que possible à Halifax et à Saint-Jean au profit de Portland, terminus de la compagnie sur l'Océan Atlantique. A Portland, on ne redoute guère que la ratification du nouveau marché fasse du tort à ce port. Les journaux de cette ville ne se préoccupent pas beaucoup de nos délibérations ni de la convention conclue par le gouvernement. L'autre jour, la "Press", de Portland, disait, à ce sujet :

Advenant la clôture du débat et la ratification définitive du marché, il n'y aura apparemment peu d'autres obstacles à surmonter pour entreprendre très prochainement l'établissement d'une nouvelle ligne transcontinentale. C'est une entreprise moins colossale que le creusement du canal du Panama ; néanmoins elle offre plus d'intérêt et est d'une plus grande importance pour la population de cette partie du pays.

Je suis convaincu que cet entrefilet reflète l'opinion de ceux qui se préoccupent de l'avenir réservé au terminus du Grand Tronc à Portland. Le gouvernement, je le répète, a manqué à son devoir en n'imposant pas à la Compagnie du Grand Tronc l'obligation de remettre à l'Intercolonial toutes les marchandises reçues dans l'Ouest afin de procurer à nos ports de mer les avantages qu'ils peuvent légitimement espérer retirer de la construction de cette ligne transcontinentale.

Je dirai maintenant quelques mots de la position où se trouve placée la province d'Ontario, à mon point de vue. On nous attribue des vues mesquines. Je repousse cette accusation. Les citoyens d'Ontario consentent à accepter leur quote-part des obligations que l'établissement de cette nouvelle voie ferrée à travers le continent impose au pays. Mais ils ne comprennent pas quel avantage leur province retirera de cette dépense. Ils croient que c'est une dépense folle, que leur province et toutes les parties du Canada se trouveraient mieux de l'adoption du contre-projet du chef de l'opposition (M. R. L. Borden). On dit que cette entreprise nouvelle reculera les frontières de la province d'Ontario, et