

lieu à aucune difficulté. Ceux qui croient que l'Intercolonial devrait donner des excédents ou produire un revenu oublient pareillement qu'il existe au Canada tout un système de canaux et d'autres grands réseaux de chemin de fer.

Ces canaux ont coûté au pays près de 90 millions, et l'Intercolonial nous a pris une somme à peu près égale. Le chemin de fer canadien du Pacifique a, lui aussi, coûté des sommes considérables. Je sais qu'il y a diverses opinions sur ce que cette ligne nous a coûté, et que la détermination du chiffre de la dépense dépend de la valeur que l'on a attribuée à certaines propriétés cédées autrefois à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Quoi qu'il en soit, ce chemin n'a pas coûté au pays moins de 220 millions, et le pays cependant ne possède même pas un clou de ce vaste réseau. Par contre, les 90 millions que l'Intercolonial nous a coûté constituent un placement, et ce chemin est le bien le plus beau et le plus considérable que le pays possède aujourd'hui. Les canaux aussi sont la propriété du peuple. Il en va autrement du Pacifique-Canadien: avec tout l'argent que nous y avons mis, ce chemin est la propriété d'actionnaires dont beaucoup sont des étrangers, des gens qui n'habitent pas parmi nous, qui n'ont au Canada d'autre intérêt que de tirer des dividendes des fonds qu'ils y ont placés, et qui, naturellement, favorisent l'imposition de tarifs aussi élevés qu'ils le peuvent.

Après cela, il devient très intéressant de savoir ce que le ministre se propose de faire dans la gestion de l'Intercolonial, et nous avons droit, je pense, à une déclaration de sa part touchant la ligne de conduite qu'il entend suivre, surtout à l'égard des lignes d'embranchement. Je vois par le Feuilleton que l'on se propose de prendre sur le revenu consolidé quelque 35 millions pour aider à la construction de chemins de fer qui seront possédés et exploités par des sociétés particulières. Le Canada peut dépenser des millions pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, il peut songer à creuser et à élargir le canal Welland, à construire le canal de la baie Georgienne. Ce sont là des projets qui n'effraient ni les membres de cette Chambre, ni le peuple de ce pays. Mais lorsque vous parlez d'étendre l'Intercolonial par l'absorption des lignes d'embranchement, lorsque vous parlez d'accroître les facilités de ce chemin, tout de suite il s'élève un murmure d'alarme au sujet de la dépense. Si l'on en juge par ses déclarations à la Chambre, mon honorable ami (M. Cochrane) songerait à relier l'Intercolonial au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au moyen d'un transbordeur.

Pour compléter ce raccordement, il devra, je suppose, absorber diverses lignes de chemin de fer, un embranchement tout au moins, sinon plus. J'approuve cette idée.

Qu'il ne s'effraie pas de la dépense. Les populations de l'est du Canada, de même, j'en suis sûr, que celles de l'ouest, ne s'en alarmeront point. S'il se trouve quelqu'un dans le pays pour récriminer, ce ne pourra être que dans cette Chambre. Je suis persuadé en effet que les populations d'Ontario ou de l'Ouest ne s'opposeront pas à cette dépense. Elles y ont non moins d'intérêt que les populations de l'île du Prince-Edouard ou des Provinces maritimes, car elles désirent un marché pour la production de leurs manufactures. Elles désirent atteindre le pêcheur et le marchand de bois de l'Est, lesquels, de leur côté, désirent fournir aux manufacturiers du Canada le marché le meilleur qu'ils puissent trouver. La chose en conséquence profiterait à l'Est comme à l'Ouest. Il me semble donc que nous avons droit de la part du ministre à une déclaration beaucoup plus complète que toutes celles qu'il nous a faites jusqu'ici, touchant le projet d'établir un service de transbordeurs, l'étendue de ce service et le temps auquel il sera mis à exécution. Ce sont là des questions légitimes, et je suis persuadé que le peuple attend du ministre une déclaration à cet égard.

Il y a ensuite d'autres rumeurs auxquelles les journaux donnent asile touchant l'avenir de l'Intercolonial. Ces temps derniers, par exemple, les journaux nous ont appris que l'on songe à établir un service de paquebots entre les ports canadiens reliés entre l'Intercolonial et ceux de la Grande-Bretagne. Je ne sais jusqu'à quel point ces rumeurs sont fondées, mais les raisons que l'on indique me paraissent excellentes. On assure qu'au moyen de ce service, on amènerait au réseau des chemins de fer de l'Etat un commerce dont les sociétés particulières ont eu jusqu'à présent tout le bénéfice. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a une ligne de paquebots, la ligne Allan, dont le service se relie à celui du Pacifique-Canadien, et, dans de faibles proportions, au chemin de fer intercolonial. Il va sans dire que, dans son propre intérêt, le Pacifique-Canadien a détourné de l'Intercolonial le trafic que, selon la nature des choses, suivrait cette voie; il a détourné à son profit le trafic qui se dirige vers l'Ouest.

Je conçois donc facilement que mon honorable ami et les agents de son ministère aient l'idée d'accroître les revenus de l'Intercolonial. Ces questions sont plus que jamais à l'ordre du jour à cause du droit de circulation que l'on se propose d'accorder sur la voie de l'Intercolonial aux compagnies de chemin de fer canadien du Pacifique, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique. Cette proposition, le Parlement dans le passé en a été plus d'une fois saisi; elle a été débattue entre l'administration des chemins de fer et les compagnies; et c'est un problème qui devra