

Je constate que le premier ministre et le gouvernement ont fait faire à Son Excellence le Gouverneur général une déclaration relative à un sujet que nous croyions avoir épuisé lors du débat de la dernière session. Voici cette déclaration :

Longtemps avant que puisse s'achever la construction du chemin de fer Transcontinental, autorisée par le parlement à sa dernière session, l'urgente nécessité de ce chemin comme moyen de transporter les produits de l'ouest à nos propres ports de l'Atlantique sera devenue manifeste, abstraction faite des nombreux avantages devant résulter de ce qu'on aura ouvert la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario pour favoriser la colonisation et diverses entreprises.

L'honorable gentleman caresse-t-il encore l'espoir que ce chemin de fer transportera la masse ou une partie quelconque, des produits des Territoires du Nord-Ouest depuis les prairies jusqu'au littoral ? A-t-il lu les discours touchant la question du transport que différentes personnes ont prononcées récemment ? A-t-il surtout pris connaissance des déclarations faites devant le Club Canadien à Toronto par le président de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique ? A-t-il lu les observations de sir William Van Horne sur le même sujet ? Sait-il quel a été pendant la dernière saison le coût du transport du grain de Port-Arthur et de Duluth à Montréal ? Pendant toute la saison on a entrepris d'amener le grain de Duluth et de Port-Arthur à Montréal à raison de trois cents et demi par bois-seau et, parfois, on l'a transporté moyennant deux cents et demi : Le Premier ministre prétend-t-il qu'un chemin de fer qui relierait Winnipeg à Québec pourrait rivaliser avec cette route ? De fait, les chemins de fer qu'on a construits pour voiturier le grain sur une partie de la distance qui sépare Port-Arthur de Montréal entrant ainsi en concurrence avec le transport par eau, s'apercevront l'été prochain qu'ils en ont bien peu à transporter. Les gérants de ces voies ferrées s'alarment de cette perspective. Ils ne peuvent pas transporter avantageusement les céréales à raison de trois cents et demi et de deux cents et demi par bois-seau.

Le premier ministre se propose de modifier son premier projet. Ce dernier, dit-il, était trop avantageux. Il a reproché à mon honorable leader d'être entré dans la discussion des détails du projet après avoir déclaré qu'il n'en ferait rien. Mon honorable ami ne s'est aucunement arrêté aux détails de l'entreprise. Il a voulu savoir pourquoi on nous demandait d'altérer la teneur de la convention et de la rendre plus favorable à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, après que le premier ministre eut déclaré au peuple canadien que des actions de la Compagnie au montant d'un million de louis avaient été déposées en garantie de l'exécution de la convention. Voilà tout le raisonnement de mon honorable ami qui a déclaré qu'il attendrait pour discuter

le projet que celui-ci fût communiqué en son entier à la Chambre, attendu que le leader du gouvernement avait donné avis d'une motion qui donnerait lieu à un débat approfondi de toute la question.

L'an dernier, dans mon discours j'ai affirmé que la ligne de Québec à Moncton ne se construirait pas. Je vois dans ce bill un plan qui permettrait au gouvernement d'abandonner non seulement cette partie du réseau mais aussi la section qui passerait au nord du lac Supérieur. Pourquoi le premier ministre veut-il aujourd'hui imposer au pays la réalisation de ce projet ? En quoi la situation actuelle diffère-t-elle de l'état de choses qui existait lorsqu'il présenta sa résolution touchant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Lorsqu'il s'est agi d'établir cette voie au nord du lac Supérieur, il proposa une résolution déclarant qu'on ne devrait pas construire un chemin de fer à travers cette contrée inhospitalière et déserte et qu'on pourrait employer plus avantageusement ailleurs les fonds destinés à cette entreprise.

Le projet qu'il soumet diffère entièrement de celui que la Compagnie du Grand Tronc avait exposé. Le président de la compagnie disait dans un de ses discours : Le projet que je sou mets a pour but de relier North-Bay à Winnipeg et de nous permettre de construire un chemin de fer partant de Winnipeg, traversant les prairies et allant aboutir à l'océan Pacifique. Il disait que le leader du gouvernement avait proposé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique les autres parties du projet. Elles ne sont pas nécessaires ; la compagnie n'en a pas besoin ; c'est le premier ministre qui en est l'auteur.

Le leader de la droite a amèrement reproché au chef de l'opposition ses critiques concernant la nomination de M. Blair à la présidence de la commission des chemins de fer. M. Blair, a déclaré mon honorable ami, discourant dans cette Chambre sur la politique ministérielle relative au Transcontinental, a insinué—insinuation gratuite au dire de l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick)—que cette convention avait pour but de favoriser des particuliers. Il a fait ressortir le fait que M. Blair n'a jamais rétracté cette accusation. Elle est encore debout. Bah ! répond le leader du gouvernement, s'il existe un léger différend entre nous ou s'il ne partage pas mon avis sur un grand problème politique, faut-il que le pays refuse les services du Canadien le plus habile et le mieux renseigné sur les questions de chemin de fer ? Je nie que M. Blair ait les aptitudes requises pour occuper cette position. A en juger par son administration de l'Intercolonial et par les gaspillages, pour ne pas dire plus, auxquels il s'est livré, ce serait le dernier homme à choisir pour remplir ces fonctions. Examinons ce que pense de ceci le premier ministre lui-même. Quand il a conçu le projet de ce chemin de fer transcontinental, a-t-il pris l'avis de M.