

chef de l'opposition non pas—ce qui n'est pas vrai—parce qu'il ne défend pas l'intérêt des provinces maritimes, mais parce que la politique qu'il a énoncée sera à l'avantage de toutes les parties du Canada, dans cette période critique de notre histoire.

Quels sont donc ces députés qui se disent prêts à soutenir la lutte sur ce point dans la Nouvelle-Ecosse et dans les provinces maritimes ? Je ne voudrais pas employer des termes trop violents à leur endroit, mais il est notoire—et vous le savez probablement mieux que moi, M. l'Orateur—que ces deux députés recherchent des positions lucratives qui les mettront à l'abri quand sonnera l'heure de la lutte, c'est-à-dire après la prorogation de cette législature. Il est noble et digne de ces députés de venir dire : Nous, habitants des provinces maritimes, nous devons toujours de la reconnaissance à ce gouvernement pour tout ce qu'il a fait pour nous—et surtout pour ce que nous espérons qu'il fera—dans cette grande entreprise de la construction d'un chemin de fer transcontinental, et nous sommes prêts pour la lutte.

Je veux démontrer, si possible, d'après ce qu'ont avancé les ministres, que l'honorable chef de la gauche a toujours eu en vue l'intérêt et le bonheur des provinces maritimes. L'an dernier, l'honorable ministre de la Justice, en réponse à mon honorable leader, disait, page 9275, v.f. des "Débats" :

Avec ses 1,500 ou 1,600 milles de parcours l'Intercolonial a coûté au pays environ 750,000,000, et son exploitation se solde par un découvert net de \$5,281,000 ; et cependant l'opposition demande que nous le prolongions jusqu'à Parry-Sound. Ces chiffres parlent assez éloquemment par eux-mêmes pour que je n'aie besoin de faire d'autre réponse au chef de l'opposition.

Le chef de l'opposition était un traître ; il sacrifiait les intérêts des provinces maritimes, parce qu'il voulait faire de l'Intercolonial, non pas une voie ferrée servant d'embranchement, mais une ligne directe de la baie Georgienne au Manitoba et au littoral du Pacifique. Le ministre de l'Intérieur parlant de l'honorable leader de la gauche, a dit :

Et c'est la seule objection qu'il a pu soulever, savoir qu'il serait construit comme fait partie de l'Intercolonial, et non comme faisant partie de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

C'était le prolongement de North-Bay vers l'est. Ces extraits des discours prononcés par les membres de la droite démontreront à l'honorable député qui s'attaque au chef de l'opposition que ce dernier s'occupe des intérêts des provinces maritimes, parce que, bien loin de faire de l'Intercolonial une voie ferrée à raccourcissements, il voulait que ce chemin de fer fût prolongé, afin de faire face aux exigences du trafic du pays.

L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) est présent ici et je veux citer une autre partie de son discours :

Le chef de l'opposition a cherché à nous démontrer que, cet hiver, l'Intercolonial avait transporté du grain avec profit à Halifax et à Saint-Jean. Cet hiver on a essayé à faire expédier le grain de ces endroits que l'on fait desservir par l'Intercolonial. On n'a pas réussi, parce que, tiut en ayant assez de steamers disponibles on a trouvé que l'Intercolonial ne s'étendait pas assez dans l'ouest pour s'assurer le transport du blé.

Telle est la raison pour laquelle l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) et les nobles députés de la gauche ont attaqué l'honorable chef de l'opposition M. R. L. Borden. Ils l'ont attaqué parce qu'il voulait assurer à tout jamais le prolongement de l'Intercolonial dans l'ouest, aux ports de Saint-Jean et Halifax tout le trafic que ce chemin pourrait transporter pour enrichir ces ports. C'est probablement la raison pour laquelle l'honorable député d'Annapolis a si violemment attaqué l'honorable chef de l'opposition, car il doit savoir que la proposition du chef de l'opposition assurerait à l'Intercolonial des raccourcissements qui lui permettraient de faire plus de trafic ? S'il sait cela comment peut-il voter contre la politique du chef de l'opposition en faveur d'une politique dont le résultat sera très douteux pour les ports des provinces maritimes que l'honorable député (M. Wade) désire, sans doute, voir prospérer ?

L'honorable député de Hants (M. Russell) a dit :

Il prétend vouloir un contrat en vertu duquel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit obligée de transporter le grain, entièrement par territoire canadien et par des ports canadiens sur les marchés du monde, que cet itinéraire ait été tracé ou non.

Je pourrais ne pas en dire davantage parce que si ce passage interprète fidèlement l'attitude du chef de l'opposition, comment l'accuser d'agir contre les intérêts des provinces maritimes ? Comment peut-on espérer que les électeurs de ces provinces vont voter contre le chef de l'opposition.

Il prétend vouloir un contrat en vertu duquel la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit obligée de transporter le grain, entièrement par territoire canadien et par des ports canadiens sur les marchés du monde, que cet itinéraire ait été tracé ou non.

Si ce but peut être atteint, si cet arrangement peut être fait, quels bénéfices en retireront les provinces maritimes ? L'effet ne serait-il pas de diriger le trafic vers leurs ports ? Est-ce que tout le pays que traverse l'Intercolonial ne retirerait pas de bénéfices du plan que le chef de l'opposition veut faire accepter, d'après l'honorable député de Hants (M. Russell). L'honorable député méprise et raille la proposition du chef de l'opposition, il dit :

A-t-on jamais entendu une proposition semblable ? A-t-on jamais entendu dire que l'on peut obliger un expéditeur à expédier des marchandises par une route plutôt que par une autre, ou d'une manière qu'il considère con-