

l'imaginait lorsque le contrat a été signé ; mais je ne crains pas de prédire que la construction de ce nouveau chemin sera beaucoup plus facile que plusieurs honorables députés des deux côtés de cette Chambre le supposent aujourd'hui.

La rive nord du lac Supérieur sur des centaines de milles était le pays le plus difficile qu'il put y avoir sur le continent le nord de l'Amérique pour la construction d'un chemin de fer. On a choisi la pire route possible et je suis certain que celle choisie par le Grand Tronc sera beaucoup plus facile. Je veux faire remarquer ici qu'il n'y a pas que l'ouest du pays intéressé dans l'établissement de ce chemin de fer. L'Est est tout autant intéressé. Il y a près de 20 ans sir John Macdonald, déclarait que rien ne pourrait arrêter le développement du Manitoba, et l'on peut appliquer aujourd'hui la même remarque à tout le pays à l'ouest du lac Supérieur. Même si le parlement refusait d'approuver le projet actuel, les honorables députés ne doivent pas croire que le trafic et le développement du pays ne trouveront pas une sortie ailleurs. M. James Hill guette toujours l'instant où il pourra faire pénétrer le Great-Northern dans l'ouest canadien. Le parlement a accordé pendant la session actuelle quatre chartes à des compagnies pour construire des chemins de fer depuis certains endroits du Manitoba et du Nord-Ouest jusqu'à la frontière américaine, et je sais que M. Hill est prêt à souder son réseau du Great-Northern au premier de ces chemins qui sera construit. De sorte que si le parlement ne fait pas ce qu'il doit faire pour venir en aide au Nord-Ouest, en très peu d'années, peut-être en quelques mois, le Great-Northern et le Northern-Pacific auront des raccordements avec nos voies de chemins de fer.

On a soumis trois projets au parlement et au peuple. Premièrement, prolonger le chemin de fer Intercolonial ; deuxièmement, rien faire et laisser agir les particuliers ; troisièmement, accorder une subvention à la compagnie qui entreprendrait la construction du chemin. Le premier plan, qui renferme le principe de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat est celui que la population du Manitoba et des Territoires aurait préféré. Le deuxième plan aurait été ce qu'il pouvait arriver de pire à l'ouest. Les compagnies de chemins de fer auraient été satisfaites, mais pas le pays. Le résultat aurait été que l'ouest serait resté pour toujours dans les griffes du chemin de fer Canadien du Pacifique dont il n'aurait pu se dégager qu'en se réfugiant dans les chemins de fer américains. Mais puisqu'il est impossible de faire adopter le principe de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, le meilleur plan qui venait ensuite est celui proposé par le gouvernement. Si l'on ne peut avoir un chemin de l'Etat, pas un Canadien véritable ne devra refuser son assentiment à la proposition d'accorder de l'aide à une compagnie particulière-

re, car nous nous trouvons en présence de la situation suivante : d'un côté progrès continu et prospérité pour toutes les parties du Canada et pour tous les Canadiens, de l'autre côté arrêt dans le développement dont nous sommes témoins aujourd'hui, diminution de l'immigration et dépeuplement des territoires au profit des Etats-Unis. D'un côté augmentation continue d'année en année dans le commerce du pays, dans les exportations et importations ; de l'autre côté retour à l'état de choses que nous avons constaté dans les années passées lorsque le commerce canadien domestique et étranger était dans le marasme. D'un côté nous pouvons encore augmenter tous les ans la population du Canada, augmentation entraînant avec elle la diminution de la dette nationale et de la taxe per capita ; de l'autre, un retour en fait pas, mais où la dette nationale augmenterait au temps où la population n'augmentait constamment ainsi que le fardeau de la dette sur chacun de nous. De sorte que bien que l'ouest ait préféré indubitablement que le gouvernement prit la possession et l'exploitation de ce chemin de fer, il est prêt à appuyer avec enthousiasme le projet actuel.

Permettez-moi de citer l'opinion d'un très ardent avocat de la nationalisation des chemins de fer, M. J. K. McInnis, rédacteur d'un journal indépendant, le Standard, publié à Régina. Si mon honorable ami le député de Bellechasse (M. Talbot) était ici, il se rappellerait d'avoir rencontré M. McInnis pendant le voyage qu'il a fait dans l'ouest l'automne dernier dans l'intérêt du Trans-Canada. A une assemblée de la chambre de commerce de Régina à laquelle M. Talbot assistait, M. McInnis s'est exprimé très énergiquement en faveur de la possession et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, comme d'ailleurs il s'est toujours exprimé depuis plusieurs années. Mais plus tard lorsque dans la presse on a commencé à discuter le projet du Trans-Canada et celui du Grand Tronc-Pacifique, M. McInnis a publié dans le Standard, de Régina, un article dont j'extrait le passage suivant :

Peu à peu l'intérêt public sembla diminuer. La question des subventions fut amenée sur le tapis et le public se tint dans l'expectative, voulant voir ce qui allait arriver. Demeurer dans cette attitude serait une faute. L'opinion publique ne semble pas encore mûre pour les chemins de fer de l'Etat. Mais le Nord-Ouest ne peut pas attendre la marche lente et incertaine de l'opinion publique, et il nous faut un second chemin de fer immédiatement. On ne construit pas les chemins de fer en un jour. Nous sommes en face d'un blocus du trafic, et les théories ne pourront jamais nous sauver. Il nous semble qu'il serait peu sage et peu politique de nous déclarer entièrement opposés à aider à la construction des chemins de fer sous une forme quelconque.

M. McInnis termine son article en disant :

Ontario et Québec n'auront pas de raisons de s'opposer à accorder de l'aide à un chemin de