

instants. Et même si la Chambre n'est pas prête à se former en comité des subsides—

M. MACLEAN : Si—

Le PREMIER MINISTRE : on pourrait faire la motion afin de fournir à mon honorable ami l'occasion qu'il cherche et, pour ma part, je serais heureux qu'il en fût ainsi. Je crois donc n'avoir rien de mieux à faire que de demander à la Chambre de rejeter cette motion.

M. WALLACE : M. l'Orateur, le gouvernement doit à cette Chambre un peu plus de renseignements qu'il ne lui en a donnés. La question soumise à notre considération par mon honorable ami de York-est (M. Maclean) intéresse au plus haut degré le peuple canadien ; c'est ce que n'a pas compris le premier ministre ou ce sur quoi il n'a encore rien à dire, pour des raisons à lui connues.

Venons-en aux faits qui se rattachent à cette question de chemins de fer : il y a quelques jours, on nous a appris que le Grand-Tronc venait de faire de Portland son terminus maritime non seulement pour l'hiver, mais pour toute l'année. Ce gouvernement si magnanime, si généreux, si bienfaisant, aura donc construit un pont à cette compagnie là pour la mettre à même de favoriser Portland au détriment de Montréal, et le Grand Tronc pourra se vanter de s'être fait construire un pont sans bourse délier.

J'ai toujours prétendu, avec toute la gauche, que cette transaction relative au Grand-Tronc et au chemin du Drummond dénotait de la part du gouvernement la plus grave imprudence. Mais, laissant pour le moment de côté ce qui a rapport au chemin du Drummond, pour ne m'occuper que de ce qui concerne le Grand Tronc, je dis que le gouvernement a sacrifié à cette dernière compagnie autant d'argent qu'il en fallait pour élargir le pont Victoria et lui permettre de diriger sur un port étranger le trafic que nous voudrions tous voir expédier des ports canadiens de Montréal et de Québec, en été, et de ceux de Halifax et de St.-Jean, en hiver. Or, M. Reeves nous apprend que tout le trafic et d'hiver et d'été sera à l'avenir dirigé sur Portland.

Naturellement, le Grand Tronc ayant fait des placements énormes à Portland, se demande s'il va les laisser improductifs et il est pourtant vrai que la générosité—je devrais dire l'extravagance injustifiable du gouvernement est encore venue l'aider à faire de Portland son terminus d'hiver et d'été. Voilà ce que j'appellerai un lamentable état de choses. Comment! mais Halifax et Saint-Jean sont des ports maritimes dont nous sommes fiers et dont nous devrions avoir à cœur de favoriser le progrès dans toute la mesure du possible. Québec commence aussi à donner, à notre grande satisfaction, des signes d'une prospérité grandissante et Montréal est toujours la grande cité, le port national du Canada. Cependant

on vient nous dire que tout le trafic qui peut se faire par la voie du Grand Tronc va prendre la route d'un pays étranger et hostile.

Le gouvernement devrait nous parler de cette question plutôt que se borner à dire qu'il ne convient pas de la soulever et qu'il vaut mieux, par respect pour l'ancienne règle, différer la présentation de la motion jusqu'à demain, lorsque la Chambre se formera en comité des subsides. Voilà, à mes yeux, une proposition des plus absurdes ; impossible de proposer un amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, car le gouvernement va alors s'écrier que c'est une motion de non confiance et demander à ses partisans de la rejeter sans discussion. Mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) a suivi la procédure qu'il fallait suivre en soumettant cette question à la considération de la Chambre.

Il est une autre question qu'intéresse une localité lointaine, mais qui est intimement liée à celle que l'on vient de soumettre à la Chambre. Les journaux de chaque jour nous apprennent que James G. Hill, du Northern Pacific, est actuellement à s'emparer des terrains houillers du Canada et plus particulièrement de ceux du Pas du Nid-de-Corbeau, et qu'il va demander au parlement une charte lui permettant de construire un chemin de fer dans cette région-là. Il est vrai que le discours du trône ne contient pas un mot relativement à cette importante question, mais ce qui est également vrai, c'est que nous aimerions bien savoir si les terrains houillers de la Passe du Nid-de-Corbeau, peut-être les plus importants du monde à l'heure qu'il est, vont passer aux mains de cette grande compagnie rivale en violation de la juridiction du parlement ou du gouvernement qui, depuis trois ou quatre ans, n'a cessé de les manipuler au bénéfice de ses amis.

Il est une autre considération qui se rattache à cette question. On se souvient que, à un banquet dont la cité de Toronto fut témoin, le premier ministre a été acclamé comme un grand orateur pour avoir donné communication d'un télégramme de M. Fielding, son ministre des Finances, lui apprenant d'Angleterre que la création de la ligne transatlantique rapide était du domaine des faits accomplis. Il se peut que je me trompe en disant que ce télégramme venait du ministre des Finances ; peut-être venait-il plutôt de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell). A tout événement, il avait été adressé au premier ministre par un de ses collègues alors en Angleterre, et il y en a tant qui se trouvent là à différentes époques, qu'il est impossible des les retracer tous.

On nous avoue aujourd'hui qu'il n'y aura pas de ligne transatlantique rapide et même que nous n'en avons pas besoin, ce qui est évident, comme de raison. En effet, si Portland, New-York et Boston doivent être