

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE. —
SUBSIDE AU CHEMIN DE LA RIVE-NORD.

M. LAURIER : Je demande—

Ouïe de toute correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, pour l'achat par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique du chemin de fer de la Rive-Nord, depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, ou pour en obtenir le contrôle, ou pour faire tels arrangements qui permettent à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de prolonger son chemin de fer jusqu'à Québec ;

2. De toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relativement au prolongement de ce chemin de fer depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'au port de Québec ;

3. De toute correspondance échangée entre le gouvernement et aucune autre personne dans le but de constituer ces personnes en corporation pour la construction d'un chemin de fer depuis le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Saint-Martin jusqu'au port de Québec.

Les honorables députés de cette Chambre doivent se rappeler très bien que, à la dernière session, lorsque le gouvernement soumit sa politique concernant les subsides aux chemins de fer, une certaine somme fut affectée au gouvernement de la province de Québec, parce que, comme le disait la résolution, il a construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant un lien de raccordement entre les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, au moyen des chemins de fer Intercolonial et du Pacifique, et étant, comme tel, une œuvre d'utilité nationale et non pas simplement provinciale. La raison qui était ainsi exposée sommairement dans la résolution fut développée plus longuement par le ministre des chemins de fer alors en charge, sir Charles Tupper. Cette raison était que le chemin de fer construit par la province de Québec était réellement une partie du chemin de fer Canadien du Pacifique et une partie de notre système national de chemins de fer.

Cet argument de l'honorable ministre ne s'appliquait pas seulement à cette partie du chemin qui a été acquise par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et qui à l'époque où il parlait, faisait réellement partie de son réseau, mais s'appliquait à tout le chemin de fer tel que construit par le gouvernement de Québec depuis la cité d'Ottawa jusqu'au port de Québec.

L'honorable ministre disait alors en outre que dans son opinion et à proprement dire dans l'opinion du gouvernement dont il faisait partie, les meilleurs intérêts du pays exigeaient que tout le chemin de fer construit par le gouvernement de Québec fût partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que le terminus d'été du chemin de fer fût le port de Québec.

En vérité, l'honorable ministre, en autant que je l'ai compris, a quelque peu blâmé le gouvernement de Québec d'avoir négligé d'accomplir cette obligation nationale. Mais je ne puis mieux faire que citer le langage énergique que sir Charles Tupper a employé dans cette occasion. Il disait :

Nous arrivons maintenant à la province de Québec; et j'ose dire que personne en cette Chambre ne mettra en doute le fait que si le gouvernement de la province de Québec n'avait pas pourvu à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Ottawa, cette Chambre aurait considéré, et le pays aurait considéré le chemin de fer du Pacifique canadien comme tout à fait incomplet, et auraient été prêts à traiter cette partie de la question tout comme nos honorables amis de l'opposition ont traité la question de relier le Canada Central de Pembroke à Galloway par l'octroi d'une somme d'argent suffisante pour atteindre ce but. Le fait que le gouvernement de Québec a, depuis la confédération, dépensé à même son propre trésor, une somme d'un delà de \$14,000,000, je crois, pour la construction des chemins de fer dans la province de Québec, au lieu de diminuer ses droits à la considération à cette époque avancée, lui donne, au contraire, beaucoup plus de force. Ce fait augmente la force de la position de cette province lorsqu'elle s'adresse au gouvernement comme elle l'a fait, pour demander à ce qu'on lui rembourse une partie raisonnable de cet argent et à ce qu'on la place relativement à peu près dans la même position qu'elle occuperait si elle ne s'était pas montrée aussi empressée à favoriser ce que tout le monde s'accorde à considérer comme la grande œuvre nationale du pays.

Dans ces circonstances, le gouvernement de Québec ayant dépensé comme je l'ai dit au delà de \$14,000,000 en construction des chemins de

fer dans cette partie de la Confédération, présente au gouvernement une réclamation, et demande à ce que l'on tienne loyalement compte de la construction de cette partie du chemin de fer qu'elle a entreprise et terminée, et qui peut être raisonnablement regardée comme faisant partie de la grande ligne inter-océanique qui relie de fait les deux océans ensemble par une ligne passant à travers tout le continent et sur le territoire canadien. Après avoir bien et dûment considéré les propositions qui ont été faites et le fait qu'elle a épuisé ses ressources dans cet effort, pour construire ce grand chaînon de notre grande ligne nationale, le gouvernement est arrivé à la conclusion que la construction de Québec à droit à une subvention de \$12,000 par mille pour cette partie du chemin qui est déjà devenu un chaînon et une section du chemin de fer du Pacifique canadien, cette partie qui se trouve entre la ville de Montréal et Ottawa; et quant à ce qui concerne l'autre partie, la seule hésitation, le seul doute qui existât quant à l'opportunité de dépenser les \$12,000 par mille depuis Montréal jusqu'au port de Québec, provenait du fait que le gouvernement de Québec s'était dessaisi de cette partie du chemin de fer, et que dans le moment, cette partie du chemin n'offre pas cette ligne de communication courte et non interrompue qui puisse permettre au chemin de fer du Pacifique canadien de faire du port de Québec ce que l'on croit qu'il devrait être dans l'intérêt général du pays, le terminus d'été du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le gouvernement semblait même si convaincu que le port de Québec devrait être le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, qu'il croit convenable non seulement de voter une somme de \$6,000 par mille au gouvernement de Québec pour la ligne de Montréal au port de cette ville, mais aussi de demander une pareille somme de \$6,000 par mille pour garantir le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique à Montréal jusqu'au port de Québec. La politique qui a été proposée accordait à la province de Québec un subside de \$12,000 par mille, mais ce subside a été divisé. Pour la partie du chemin qui a été vendue à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique—c'est-à-dire, depuis la ville d'Ottawa jusqu'à la ville de Montréal—on a octroyé \$12,000 par mille à la province, mais pour la partie du chemin s'étendant depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'au port de Québec, on n'a accordé que \$6,000 par mille, la différence de \$6,000 par mille étant déduite du subside qui, autrement, serait allé à la province afin que le gouvernement pût l'employer à prolonger le chemin depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec.

Pour ce qui regarde cette partie de la question, voici en quels termes explicites parlait sir Charles Tupper :

Dans ces circonstances, on a cru qu'il serait judicieux de donner \$6,000 par mille au gouvernement de Québec pour cette partie de la ligne qui s'étend de Montréal au port de Québec, et de demander au parlement un crédit d'un autre montant de \$6,000 pour assurer le prolongement du chemin de fer du Pacifique canadien de son terminus actuel à Montréal, jusqu'au port de Québec, et la résolution explique d'une façon très claire le mode d'après lequel le crédit sera employé.

Il n'est que juste de croire que le gouvernement a été poussé dans cette voie par la force de l'opinion publique, qui s'était fortement déclarée en faveur de ce projet.

Le public était devenu inquiet sur les intentions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Un discours prononcé à Portland par le président de la compagnie, M. Stephen, avait porté le peuple à croire, non sans raison, que l'intention de la compagnie était de ne pas prolonger son chemin plus à l'est que la ville de Montréal, et après être rendue à Montréal, se diriger vers le sud-est, et alors, si je puis m'exprimer ainsi, s'enfuir vers quelque port, de l'autre côté de la ligne.

Cette question avait beaucoup agité l'opinion publique, et le sentiment général était que le chemin de fer devait être prolongé sur la rive nord, dans la direction de l'est, jusqu'au point où les eaux du Saint-Laurent viennent en connexion avec le chemin de fer Intercolonial; que Québec devait être le terminus d'été et un port quelconque des provinces maritimes, le terminus d'hiver. Je me rappelle qu'une députation très influente, composée de délégués d'Halifax, Saint-Jean et Québec, a eu une entrevue avec le gouvernement à ce sujet.

Dans tous les cas, quels qu'aient été les motifs qui ont fait agir le gouvernement, il n'y avait aucune incertitude quant à son acte. Il a entrepris de faire prolonger le chemin de fer du Pacifique canadien, aussi loin vers l'est que le port