

M. R. L. BORDEN : On ne peut savoir ce que mon honorable ami veut dire ; j'ai beau essayer de le comprendre, je n'y peux réussir ; je suppose que c'est de ma faute.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice voyant que personne ne lui fait de compliment, s'en fait lui-même. Je répète donc qu'il n'y a pas une ligne, pas un article dans le contrat qui empêche la Compagnie du Grand Tronc de prendre ce trafic à Québec et le transporter à Portland, et si le ministre de la Justice peut me trouver cette condition dans le contrat, je vais attendre qu'il me la montre. Mais il sait qu'il ne le peut pas. Il sait que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie à ce contrat et qu'elle est parfaitement libre de transporter à Portland tout le trafic qu'elle prendra à Québec, et il l'admet lui-même dans le passage que j'ai cité de son discours. Je vais le relire de nouveau :

Comment les exportations peuvent-elles se faire de Montréal, en hiver, si ce n'est en faisant passer les marchandises par Portland, Boston et New York ?

M. BROCK : Par Halifax.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment le port d'Halifax pourrait-il lutter contre celui de Portland ? Il est pour ainsi dire deux fois plus éloigné que ce dernier.

M. BROCK : A quoi bon parler alors ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A quoi bon parler ? Est-il possible de méconnaître notre situation géographique ? Est-il permis d'ignorer les faits ? Quelle proportion du trafic de Montréal est passée par Halifax ? Quelle quantité de grain a été transporté de Montréal à Halifax ou à Saint-Jean ? Quelle quantité de nos produits alimentaires est passée par ces deux ports ? Nos produits ont toujours été invariablement dirigés vers les ports de Portland, d'Halifax ou de New-York. Ce qu'est Portland au Grand Tronc, Boston l'est au Pacifique Canadien.

Dans ce passage, le ministre de la Justice semble ignorer entièrement les ports des provinces maritimes. J'ai essayé de faire comprendre au gouvernement que si ces conditions que l'on prétend être le *nec plus ultra* de la sagesse politique, dont l'honorable premier ministre se prévaut, et qu'il a été incapable d'expliquer d'une manière plus satisfaisante que ne l'a fait l'honorable ministre de la Justice ce soir, ont quelque valeur, et si l'on veut qu'elles soient de quelque utilité nous devons les rendre obligatoires à l'égard de la Compagnie du Grand Tronc. Le gouvernement pour des raisons connues à lui-même s'y refuse absolument ; et il préfère pour des raisons que personne ne peut comprendre laisser le Grand Tronc absolument libre de transporter le trafic à Portland au lieu de le transporter aux ports des provinces maritimes. Ce qui n'empêche pas les honorables députés de la droite représentant dans cette Chambre la Nouvelle-Ecosse

M. FITZPATRICK.

et le Nouveau-Brunswick, et qui se prétendent si zélés à sauvegarder les intérêts de nos ports canadiens, de voter contre tout amendement que la gauche propose d'insérer dans le contrat afin d'amener le trafic à ces ports. Plus que cela, ils ont l'audace de prétendre que l'opposition ne veut pas leur rendre justice. Il n'y a qu'un seul moyen efficace de faire passer le trafic de l'ouest par les ports des provinces maritimes, c'est de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, où il pourra prendre sa part du trafic du grain. Mon honorable ami le ministre de la Justice sait cela tout aussi bien que moi ; l'honorable premier ministre le sait aussi—

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : Eh ! bien, s'il ne le sait pas il devrait le savoir et j'espère qu'il l'apprendra d'ici à la fin de la session. Ce ne sera certainement pas de notre faute s'il ne l'apprend pas, car nous nous proposons de revenir souvent à la charge dans l'espérance que cette idée entrera dans son esprit dans un de ses moments lucides. Il n'y a qu'un seul moyen de déterminer l'itinéraire des transports et d'être certain qu'ils seront dirigés aux ports canadiens, et ce moyen c'est de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Mais tant que nous adhérons à ce plan que M. Hays propose avec tant de sans gêne : de transporter le grain de l'ouest par le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la baie du Tonnerre, ensuite par la voie des lacs jusqu'aux ports de la baie Georgienne, et là de le remettre à la Compagnie du Grand Tronc, vous vous livrez à une compagnie dont les intérêts sont à Portland et qui aura en vertu de ce contrat plein droit de transporter le grain à Portland, où elle a de plus grands intérêts à le transporter qu'à l'envoyer aux ports des provinces maritimes. Même si le grain était expédié entièrement par chemin de fer par le nord du lac Supérieur, nous nous trouverions dans la même situation. Nous amenons le grain à la ligne de Québec où le Grand Tronc peut soit l'envoyer à Saint-Jean ou Halifax, soit l'envoyer à Portland. Comme le ministre de la Justice et le ministre des Finances l'ont fait remarquer, Portland est environ la moitié de la distance qu'est Halifax à Québec, et il s'ensuit que la compagnie fera plus d'argent en transportant le grain à Portland. D'ailleurs, il n'y a dans le contrat rien pour l'en empêcher. Dans ces circonstances, personne ne peut douter que le Grand Tronc acheminera ses transports vers Portland.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai qu'un mot à dire en réponse à mon honorable ami. Je suppose que nous devons nous attendre à ce qu'il propose un amendement au contrat dans le sens du plaidoyer qu'il vient de faire ; et lorsque mon honorable ami proposera cet amendement, je serai pour ma part très heureux de discuter la question avec lui.