

actuel. La proposition primitive, d'après les autorités que je viens de citer, devait tourner au bénéfice du pays dans tout son ensemble, et cependant le gouvernement refusa à la compagnie le titre d'institution et l'existence légale qu'elle demandait. On refusa à la Compagnie du Grand Tronc l'autorisation de prolonger son réseau de North Bay en gagnant l'ouest, vers le Manitoba et à travers les Territoires du Nord-Ouest jusqu'à l'océan Pacifique. Force fut donc aux autorités du Grand Tronc de déplacer leur tête de ligne, de North-Bay à Québec. Si la compagnie fut obligée de prendre cette initiative, c'est qu'elle se trouva en butte à l'hostilité des députés de la droite et que le gouvernement refusa absolument de lui accorder une charte pour la construction d'un chemin de fer partant de North-Bay. Or, après avoir consenti à reculer sa tête de ligne de North-Bay à Québec, la compagnie constata, à sa propre stupéfaction, qu'il lui faudrait traiter avec d'autres intéressés et faire droit à d'autres réclamations; aussi, lorsque le bill fut renvoyé au comité, on constata que la proposition se trouverait en butte à une forte opposition, si la compagnie ne consentait à ce que le terminus oriental du Grand-Tronc-Pacifique fût fixé à 400 ou 500 milles à l'est de Québec, à Moncton. Le député d'Annapolis (M. Wade) nous a fait un historique assez fidèle et assez véridique de la question, lorsqu'il nous a dit au cours du débat :

La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique décida alors de prolonger son réseau jusqu'au port de Québec. Tout cela était parfait, mais ce n'était pas suffisant; et l'opinion s'accrut dans le sens d'un prolongement du réseau jusqu'à un port des provinces maritimes. A mon avis, les députés des provinces maritimes sont, dans une certaine mesure, responsables de la chose, en ce qu'ils prêtent main-forte au gouvernement dans cette affaire, et on doit nous en tenir compte.

L'honorable député (M. Wade) et ses amis pensaient, sans doute, que la Compagnie du Grand Tronc se montrerait traitable, et qu'après avoir fixé la tête de ligne à Québec, ils pourraient exiger comme condition de l'octroi de la charte, qu'elle fut reculée jusqu'à Moncton. C'est ce qui se réalisa, nonobstant les déclarations répétées de l'honorable M. Blair, affirmant que le prolongement du réseau jusqu'à Moncton ne serait qu'un pur gaspillage des deniers publics et que ce serait virtuellement donner le coup de grâce à l'Intercolonial. A cette époque, il n'était pas question des avantages que le Canada retirerait du maintien du prétendu privilège de transit. Jusqu'à cette époque, la situation du privilège de transit était absolument normale; on ne nous menaçait pas de son abrogation; cette épée de Damoclès n'était pas encore suspendue sur nos têtes; et l'on n'a ressuscité la chose que pour les besoins du débat. L'honorable député (M. Wade) résume si bien la situation que je ne saurais mieux faire que de citer ses

propres paroles. J'ai déjà emprunté à son discours une citation relative au prolongement du réseau, de North-Bay à Québec, prolongement qui à son avis, pourrait servir certains intérêts et en desservir d'autres. Il ajoute qu'il faut tenir compte des intérêts des provinces maritimes et qu'en conséquence, de concert avec ses collègues, il demande le prolongement du réseau à 500 milles vers l'est. L'honorable député dit :

Il est grandement temps qu'on sache que les provinces maritimes constituent une importante partie du Canada. Nous avons été admis au sein de la Confédération et notre devise, c'est : J'y suis, j'y reste. Nous nourrissons certaines aspirations, à l'instar de toutes les autres parties du pays. Nous avons l'espoir de nous développer, et de marcher de l'avant dans la voie du progrès, de pair avec les autres provinces; et nul projet ayant pour objectif le progrès national du Canada ne saurait se réaliser législativement ici, si l'on ne tient compte des droits et des intérêts des provinces maritimes.

Le progrès national, dans l'acception la plus élevée du terme, n'est possible que lorsqu'on tient compte des droits et des intérêts de toutes les sections du pays et qu'on les traite avec équité et justice. Voilà ce que les députés de la gauche n'ont cessé de demander. Si nous nous sommes opposés si énergiquement à ce projet, c'est qu'à notre avis, les droits et les intérêts de toutes les sections du pays n'y sont pas sauvegardés. Nous en avons la ferme conviction, ce projet d'un réseau transcontinental est une mesure marquée au coin de l'imprudence et de la témérité; il ne sauvegarde nullement les intérêts des provinces dans leur ensemble; il ne protège ni ne respecte les droits des provinces maritimes des autres provinces sœurs. L'honorable député (M. Wade) ajoute :

Lorsque les députés des provinces maritimes livrèrent leur premier combat pour l'extension de ce réseau jusqu'aux provinces en question, ils reçurent l'appui de nombre de députés de la gauche, et je suis bien aise de constater ici la chose; mais plus tard ces messieurs firent complètement volte-face, et depuis, ils nous ont combattus à outrance. En nous prêtant leur appui, au début, paraît-il, l'objectif qu'ils visaient : dans leur pensée, si le gouvernement forçait la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à fixer sa tête de ligne dans les provinces maritimes, ce serait un coup mortel porté au projet dans son ensemble.

Voilà qui n'est guère flatteur pour le patriotisme des députés des provinces maritimes qui siègent à la gauche. Tout esprit impartial, dans cette Chambre, ne saurait que repousser avec indignation l'affirmation de l'honorable député. On le sait, les députés des provinces maritimes qui prêtent leur appui au chef de l'opposition sont tout aussi jaloux que leurs collègues de droite, des droits de leurs provinces et déploient tout autant de zèle à favoriser le bien-être de ces provinces. J'ajoute qu'il a déjà été établi que le député d'Annapolis et ceux qui approuvent ce projet, sacrifient les inté-