

vers l'ouest ? Si les intérêts de l'intercolonial viennent en conflit avec ceux du peuple canadien, nous laissons en toute confiance à ce dernier le soin de trancher la question.

Un autre point : La publication de la correspondance que j'ai échangée avec l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a déjà appris au public que ce ligne qui doit s'étendre de Moncton à l'océan Pacifique, nous nous proposons de la diviser en deux parties. La première, comprise entre Moncton et Winnipeg, sera construite par l'Etat ; l'autre, entre Winnipeg et l'océan, sera construite et exploitée par une compagnie qui en sera propriétaire. Je sais que ce projet a déjà été fort critiqué. On nous reproche de garder pour nous la partie productive du chemin et d'abandonner à une compagnie la partie productive. Ce reproche serait fondé si nous devions exploiter nous-mêmes la voie ferrée que nous construisons. Mais nous avons conclu un arrangement en vertu duquel le chemin sera exploité, non par nous, mais par cette compagnie, qui consent à nous payer un loyer équivalant à 3 pour 100 du coût de construction. Donc,—et je prie toute la députation de vouloir bien le remarquer—le gouvernement construira le chemin de fer de Moncton à Winnipeg sans qu'il en coûte un sou au pays, sauf l'intérêt pendant quelques années, détail sur lequel je reviendrai plus tard. Nous avancerons les fonds et nous paierons l'intérêt, qui nous sera remboursé ; nous donnerons d'une main et nous recevrons de l'autre. Il n'y a donc là aucun risque pour le gouvernement ni pour le peuple.

Pourquoi donc le gouvernement a-t-il voulu se réserver cette partie du chemin de fer ? Pourquoi n'en a-t-il pas confié l'entreprise à la compagnie, qui doit construire l'autre section ? Cette division devant servir de débouché à la division productive de l'ouest, nous avons jugé utile de nous en réserver la maîtrise afin de pouvoir réglementer le trafic qui y circulera. La section des prairies, on le sait, regorgera de trafic, et le mouvement des affaires y sera très actif. Il y existe déjà trois lignes de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le "Great Northern" et le chemin de fer Canadien du Nord. Celle-ci viendra s'y ajouter, et il s'en construira encore d'autres, afin de répondre aux besoins toujours croissants de ces populations. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a un débouché sur la rive nord du lac Supérieur, tandis que les autres n'en ont pas du tout. Nous voulons que cette ligne et son exploitation demeurent sous notre surveillance, afin que toutes les lignes puissent en bénéficier, et que le peuple canadien ne soit pas obligé d'en construire une autre dans cette région-là. Voilà pourquoi nous avons adopté ce système que je mettrai en pleine lumière, plus tard, au cours de ces observations.

CRÉATION DU TRAFIC.

Mais, me demandera-t-on, pourquoi le gouvernement ne se réserve-t-il pas également la section de l'ouest ? Pourquoi ne construit-il pas aussi le chemin de fer de Winnipeg à l'océan Pacifique ?—Si nous avons décidé de confier la construction et l'exploitation de ce chemin de fer à la compagnie en question, c'est que, à notre avis, dans la situation actuelle et pendant nombre d'années, peut-être pendant plusieurs générations, il serait impossible, en raison même de l'activité commerciale qui se développera dans cette section du pays, de faire une exploitation avantageuse de ce chemin de fer comme chemin d'Etat. Il se peut que je ne sois pas exempt de préventions et de préjugés sur cette question. Il y a déjà nombre d'années que je me suis formé une opinion à cet égard et on me permettra bien de relater ici un incident qui a contribué, dans une large mesure, à affermir mes convictions dans ce sens. Dans l'automne de 1896, M. J. R. Booth, de cette ville, m'invita à visiter son chemin de fer, le Canada-Atlantique, qui était alors en voie de construction, et j'acceptai son invitation. A cette époque, ce chemin de fer était construit jusqu'aux bords de la Baie Georgienne, jusqu'à à peu près un demi mille de la baie. En quittant le train, nous nous rendîmes à la rive du lac, rive désolée où il n'existait pas une seule habitation. M. Booth me dit : Voici le terminus de mon chemin de fer. Mais, lui demandai-je, d'où viendra le trafic ? Il me faudra le créer, me répondit-il, aller le chercher à Port Arthur, à Duluth, à Chicago et de chaque côté du lac. Il me faudra construire des élévateurs, peut-être même acheter du blé afin de fournir du trafic à mon chemin de fer. Alors la lumière se fit dans mon esprit et je compris qu'en pareilles circonstances, lorsque tout est à créer, nul gouvernement ne saurait exploiter un chemin de fer avec succès dans une contrée comme celle-là.

Eh bien ! quand celui-ci sera rendu à Port Simpson, on se trouvera en présence d'une situation analogue à celle que je constatai à la Baie Georgienne en 1896, en face d'un rivage désolé, sans aucune habitation. Il faudra tout créer. Il faudra construire des quais, des entrepôts, des halles à marchandises, établir des élévateurs, des embranchements, ériger et exploiter des hôtels, acheter ou affréter des steamers et amener le trafic de tous les points de l'Asie. Soutiendra-t-on en pareilles circonstances, l'Etat pourrait gérer avec succès une entreprise aussi colossale ? Prétendrait-on que cette administration, même si on la confiait à une commission responsable envers le parlement et obligée, par conséquent, de venir lui demander les différents crédits dont elle aurait besoin, posséderait cette élasticité qui serait une des conditions essentielles à la bonne gestion d'un chemin de fer de ce genre ? Est-ce que le parle-