

absolument de tenir compte de nos grandes voies navigables intérieures sur lesquelles nous avons dépensé quelque \$80,000,000. Le ministère se propose de laisser ces voies navigables à l'abandon. D'après ses experts, tout le grain de l'Ouest sera transporté sur ce chemin de fer, parce qu'il fournira le moyen le plus économique de transport. Alors, que deviendront nos voies navigables? Ou, si la voie d'eau combinée avec la voie ferrée est plus économique, pourquoi dépenser \$120,000,000 ou \$150,000,000 sur ce projet. Si le grain doit être transporté aux rivages de la baie Georgienne, et de là transporté par eau ou par voie d'eau et voie ferrée combinées, jusqu'à Québec ou Montréal, pourquoi imposer au pays une dépense de \$120,000,000 ou de \$150,000,000 par la construction de ce chemin jusqu'à Monetton? Que le gouvernement sorte de ce dilemme. Ou la construction et l'exploitation de ce chemin donneront les merveilleux résultats qu'on prétend, ou il ne les donneront pas. S'ils donnent ces résultats, à quoi bon avoir dépensé \$80,000,000 sur ces voies navigables? D'un autre côté, s'ils ne donnent pas ces résultats, si nous continuons à nous servir des voies navigables, de quelle utilité sera le chemin? S'il nous faut dépenser cette énorme somme de \$120,000,000, comme l'estime le gouvernement, ou de \$150,000,000, quand serons-nous en mesure d'aménager les ports de la baie Georgienne, de développer nos canaux et de rien faire d'utile pour les ports de Montréal, d'Halifax et de Saint-Jean? Ce sera une énorme dépense qui nous laissera absolument dépourvus pendant bien des années à venir, en ce qui regarde le développement de nos voies navigables. En outre, ce nouveau chemin va étouffer l'Intercolonial, en le laissant avec son terminus actuel à Montréal. Il ne saurait y avoir de doute dans l'esprit de quiconque a suivi le débat sur le prolongement de l'Intercolonial de Québec à Montréal, que la proposition alors était d'amener l'Intercolonial à Montréal afin de le mettre à même d'obtenir sa part de trafic de l'Ouest. Or, on l'a prolongé jusqu'à Montréal, et il n'a pas obtenu beaucoup de ce trafic. Quelle en est la raison? La raison, c'est qu'il n'a pas de raccordement dans l'ouest. Il est vrai qu'un contrat a été fait avec le chemin de fer du Grand Tronc, contrat qui nous fut annoncé comme assurant d'une manière absolue à l'Intercolonial une très grande partie du trafic de l'ouest; mais jusqu'à présent, pour une raison ou pour une autre, nous n'avons pas obtenu ce trafic. Nous avons deux chemins de fer aboutissant à Montréal, et un autre très près de Montréal; le Canada-Atlantique, le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique. Le Canada-Atlantique transporte son grain à partir de Côteau, principalement par la voie d'eau; et l'Intercolonial n'a pas de raccordement avec le point où ce grain est transporté dans la ville de Montréal. Le chemin de fer du Grand Tronc transporte du grain à Montréal. Il a ses propres raccordements sur Québec et sur

Portland, et il transporte les grains à l'un ou à l'autre. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi ses raccordements dans l'est. Mais l'Intercolonial ne va pas plus loin que Montréal, il est absolument hors d'état de concourir pour le trafic de l'ouest. Si, au lieu de le laisser dans cette position, vous prolongez l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, vous changez entièrement, pour ce chemin, la condition des affaires. Vous avez alors l'Intercolonial, le Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et le Canada-Atlantique, cherchant tous à obtenir sur les rivages de la baie Georgienne leur part des marchandises à provenance du grand ouest. Ces marchandises sont amenées là par des bateaux à vapeur appartenant à des lignes indépendantes, et l'Intercolonial serait sur le même pied que ces autres chemins de fer en ce qui regarde ce trafic. Y a-t-il aucune bonne raison pour que l'Intercolonial s'arrête où il est, à Montréal? Nous avons beaucoup parlé d'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais je répète une question que j'ai déjà posée: qu'allez-vous faire de l'Intercolonial? Est-ce votre intention qu'il ne se développe pas à l'avenir? Si c'est votre intention de continuer à en retenir la propriété, assurément, il sera expédié de le développer, de ne pas le laisser dans le statu quo. Toute chemin de fer, dans cet âge de progrès, qui ne progresse pas, s'ankylose, meurt. C'est ce qui arrivera à l'Intercolonial, si on le laisse dans son état actuel. Mais si vous le dotez des prolongements proposés par ce projet, vous lui assurerez ainsi qu'aux provinces maritimes, une juste part du trafic de l'ouest. Car, si l'Intercolonial s'assure le raccordement avec les ports de la baie Georgienne, il transportera les marchandises recueillies là-bas aux ports des provinces maritimes, pour la bonne raison qu'il ne saurait les transporter ailleurs.

A une heure, la séance est suspendue.

M. R. L. BORDEN: Au moment de la suspension de la séance, je parlais de cet aspect du projet ministériel qui laisse l'Intercolonial avec son terminus occidental à Montréal, sans raccordement avec l'ouest et impuissant à entrer en concurrence pour le trafic de l'est. Je tiens à citer ici les observations formulées par le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) qu'on trouvera à la page 10554 du compte rendu des Débats:

Le chemin de fer Grand Tronc alimentera la ligne que nous allons louer au Grand Tronc-Pacifique. Le trafic ne manquera pas. Mais quelle ligne alimentera l'Intercolonial si on le prolonge jusqu'à Winnipeg, ainsi que le propose le chef de l'opposition? Pourrez-vous compter sur le Canadian-Northern et le chemin de fer Canadien du Pacifique? Non, car ces deux compagnies ont leur voie ferrée. D'où vous viendra le trafic?

Le ministre des Douanes ne semble pas comprendre que c'est là fatallement la situation où l'on veut laisser l'Intercolonial à Montréal, sans raccordement avec l'ouest. Le Grand Tronc et le Canada Atlantique se