

et posséder cette grande voie ferrée pour le plus grand avantage du peuple du Canada ? Je ne puis croire, M. l'Orateur, que, lorsque cette question aura été débattue sur toutes ses faces, étudiée avec le plus grand soin, le peuple ne condamnera pas le gouvernement, si ce dernier persiste dans ce que je crois être un projet imprudent, extravagant et insensé, qui donnera l'existence à un autre monopole gigantesque dans ce pays, qui nous fera perdre l'occasion superbe qui nous est offerte d'exercer, grâce à ce chemin de fer, notre influence bienfaisante sur la réglementation des tarifs de transport.

M. l'Orateur, si, comme je viens de le proposer, nous assumions toute la responsabilité que le président du Grand Tronc impose à cette compagnie; si nous prenions à notre charge cette taxe supplémentaire de \$2.50 par tête de la population, nous pourrions épargner plus que ce montant, en laissant de côté la section qu'on veut construire de Québec à Moncton, et en comptant sur l'Intercolonial pour transporter le trafic à Québec et aux ports de l'Atlantique, et vice versa. Nous réussirions alors à augmenter les affaires de cette voie ferrée, à faire disparaître les déficit que représente, chaque année, l'exploitation de ce chemin, et nous serions certains qu'à l'avenir, tout le trafic destiné à l'exportation et qui passerait par cette nouvelle ligne transcontinentale, trouverait un débouché à un port de mer canadien. Dans les circonstances actuelles, il est de l'intérêt du Grand Tronc d'expédier à Portland tout le trafic destiné à l'exportation et qui tombe sous sa haute main. Si nous nous servions de l'Intercolonial de Montréal à Québec vers l'est, cet état de choses n'existerait plus; ce chemin de fer de l'Etat pour lequel nous avons dépensé \$70,000,000, deviendrait un facteur puissant lorsqu'il s'agira de résoudre le problème des moyens de transport de ce pays, solution que nous n'obtiendrions jamais tant que le terminus de cette voie ferrée se trouvera à Montréal. Plus je considère, plus j'étudie le projet que le gouvernement nous a soumis, moins cette entreprise me semble se recommander au jugement et au bon sens du peuple canadien. Aussi, je le répète, si le peuple comprend bien les faits, il condamnera hautement le gouvernement actuel, si ce dernier persiste à vouloir forcer la Chambre de voter ce projet.

Je me propose, M. l'Orateur, de consacrer quelques instants à l'étude des comparaisons que les membres de la droite ont établies entre les conditions imposées au chemin de fer Canadien du Pacifique, lors de la construction de cette voie ferrée, et celles que le Grand Tronc sera obligé de remplir en vertu de cette convention. Nos adversaires ont pris plaisir à déclarer que les avantages accordés au chemin de fer Canadien du Pacifique étaient déraisonnables et extravagants. Le très honorable premier ministre, les honorables députés de Hants (M. Russell), d'Essex-nord (M. Cowan), de Nor-

folk-nord (M. Charlton)—nous déplorons l'absence de ce dernier—ont fait toute une montagne des avantages que la Compagnie du Pacifique a reçus du parlement du Canada, lorsqu'elle a entrepris la tâche énorme de construire le premier chemin de fer transcontinental au Canada. Tous se sont entendus pour dire que la compagnie avait obtenu \$25,000,000 en numéraire, \$35,000,000 valeur de chemins de fer déjà construits, et 25,000,000 d'acres de terre dont ils ont estimé le prix au chiffre modeste de \$3 l'acre.

Il est tout à fait injuste et déraisonnable de vouloir établir une comparaison entre le contrat dont il est maintenant question, et celui conclu avec le Pacifique. L'état de choses qui existe maintenant dans l'ouest du Canada diffère complètement de celui qu'on y constatait alors. A cette époque, l'ouest était, pour ainsi dire, véritablement inconnu. C'est à peine si l'on trouvait quelques groupes d'habitants sur le littoral du Pacifique; il y avait la petite colonie de Fort-Garry. Est-il juste, est-il raisonnable de comparer les obstacles qu'il fallait surmonter pour la construction et l'exploitation d'une voie ferrée transcontinentale, il y a vingt-cinq ans, avec les conditions que nous pouvons imposer aujourd'hui, lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée dont les promoteurs font valoir la nécessité, en s'appuyant sur le fait que le trafic de cette région augmente si rapidement, que le commerce entre l'est et l'ouest prend de tels développements qu'elle désire obtenir sa large part de ce trafic, et parvenir dans cette région, afin de transporter les produits de l'ouest canadien dont le développement est le résultat de la construction et de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Si l'on veut faire des comparaisons, on pourrait s'appuyer sur une base plus juste en comparant les conditions qui ont marqué la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique avec celle que nos adversaires et leurs partisans imposaient, lorsqu'ils étaient au pouvoir, à quiconque aurait voulu construire une ligne transcontinentale. En 1874, le gouvernement de M. Alexander Mackenzie offrait une subvention de \$10,000, argent comptant, par mille, un octroi de terres de 20,000 acres par mille, et le paiement de l'intérêt à 4 pour 100, durant cinq ans, d'un montant qui serait fixé par l'entrepreneur de telle voie ferrée à travers le continent. La convention conclue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement était considérée comme étant imprudente parce que, ainsi que l'ont déclaré les membres de la droite, l'octroi de 25,000,000 d'acres de terre à \$3 l'acre et la subvention en argent comptant de même que l'abandon de voies ferrées terminées, représentaient le montant de \$135,000,000. Qu'arrive-t-il de la proposition des membres de la droite et de celle de leurs prédécesseurs à la tête des affaires du pays ? Si