

des Chemins de fer et des Canaux pendant la discussion de ce bill.

M. McDONALD : Je ne sais pas si l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) était ici mercredi soir lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux était dans la Chambre et a pris part à une discussion très complète, non pas du bill actuellement devant nous, mais d'un autre bill qui est sur le feuillet des ordres du jour et qui se rapporte à la politique du Gouvernement concernant, non pas les dispositions contenues dans aucuns de ces bills ou rien de ce qui s'y rapporte, mais touchant entièrement à un projet du Gouvernement d'obtenir certains droits de parcours sur ce chemin de fer depuis Coteau jusqu'à Parry-Sound, et sur le Grand Tronc depuis Coteau jusqu'à Montréal.

L'honorable député se rappellera probablement que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré que lorsqu'il proposerait le bill modifiant l'acte des chemins de fer, il donnerait à la Chambre tous les renseignements concernant les dispositions de ce bill ou concernant la question à laquelle mon honorable ami s'intéresse, dont l'intention n'est pas tant, je suppose, de discuter ou de critiquer, si c'est des critiques, les dispositions de ces deux bills d'intérêt privé, que la politique du Gouvernement concernant l'usage de ces lignes par les chemins de fer de l'Etat dans l'avenir. Comme je suis chargé de ce bill par la compagnie, je veux dire au comité et à mon honorable ami d'Hamilton que la discussion, s'il doit y en avoir une, ou les propositions, si on doit en faire, ne devraient se rapporter qu'aux articles contenus dans ces bills. Ces deux bills n'ont rien à faire avec la politique du Gouvernement que mon honorable ami aura toute occasion de discuter lorsque le projet dont a parlé l'honorable ministre des Chemins de fer, l'autre soir, sera soumis à la Chambre.

M. BARKER : Ce n'est pas de ma faute si je n'ai pu, le 5 courant, assister à la discussion dont parle l'honorable député. Je ne veux pas me retrancher derrière cette absence. J'explique simplement qu'il m'était impossible d'être présent. J'étais indisposé. J'aurais désiré être présent ce soir-là, non pas tant pour discuter les mérites mêmes du bill concernant la compagnie, que son application à des questions d'intérêt public. Ce bill se rapporte à l'acquisition d'un chemin de fer dans lequel le pays est intéressé, et pour cette raison, M. le président, je demande que l'on n'en continue pas la discussion en l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer. Je ne m'oppose pas à l'adoption des dispositions du bill qui concernent la compagnie, mais je dis qu'on ne devrait pas l'adopter sans le concours du Gouvernement et sans que sa responsabilité soit clairement établie à toutes les étapes du bill en comité. Nous savons tous que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux, M. Blair,

était d'avis que le chemin de fer Canada-Atlantique avait une grande importance pour le pays au point de vue de la question des transports et des chemins de l'Etat. Ce bill donne virtuellement à une compagnie privée, en autant qu'une compagnie de chemin de fer puisse être privée—par opposition aux chemins de fer de l'Etat—le droit d'acquiescer un chemin de fer qu'un ex-ministre, dont personne ne conteste les capacités, aurait voulu voir devenir la propriété du pays et devenir une de nos grandes voies de transport. Il n'y a personne dans cette Chambre qui ne soit parfaitement au courant des vues de M. Blair à ce sujet. Cet ex-ministre, qui avait plusieurs années d'expérience, croyait que le Gouvernement devait acheter le Canada-Atlantique et en faire un prolongement de l'Intercolonial et autres chemins de l'Etat. Or, Monsieur l'Orateur, ce bill, bien que ce soit un bill d'intérêt privé, autorise le transfert du chemin de fer le plus important du pays à la compagnie du Grand-Tronc, laquelle ainsi que nous le savons, et je n'ai pas contre cette compagnie la moindre antipathie, a des intérêts différents de ceux des chemins de fer de l'Etat ou des provinces Maritimes. Nous ne devons donc pas discuter un bill de cette nature en l'absence de ministres autorisés à parler au nom du Gouvernement. D'après le ministre des Chemins de fer et des Canaux, le Gouvernement se proposerait de faire une convention, probablement après que ce bill sera devenu loi, en vertu de laquelle le Gouvernement obtiendrait pour les chemins de l'Etat droit de parcours sur le Canada-Atlantique et sur une partie du chemin de fer du Grand Tronc entre Montréal et Coteau. Le Canada-Atlantique deviendra partie intégrante du réseau du Grand Tronc, et, si je comprends bien, le Gouvernement se proposerait d'obtenir le droit de parcours pour les trains de l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour, sur la baie Georgienne. Je vois que le ministre est revenu à son siège et je veux lui poser quelques questions : Si je comprends bien les intentions du Gouvernement, la proposition serait de donner à la commission des chemins de fer le pouvoir de fixer les conditions auxquelles ces droits de parcours seront exercés. Le ministre dit qu'il se propose de faire circuler les trains de l'Intercolonial sur la voie du Grand Tronc indépendamment des trains de ce chemin, entre Montréal et Depot-Harbour, et il laissera à la commission des chemins de fer le soin de fixer le prix que le Gouvernement devra payer pour ce privilège. La question du prix à payer n'est pas la seule importante ; il y a aussi celle du trafic que l'on veut ou espère faire. Quel trafic le ministre espère-t-il ou se propose-t-il de faire sur cette partie du chemin ?

M. MACDONALD : Mon honorable ami (M. Barker) me permettra-t-il de lui faire remarquer que cette discussion viendrait plus