

Apparemment, l'histoire se répète maintenant, et ce chevalier, auquel j'ai déjà fait allusion, a été capable d'organiser ses forces et de forcer le gouvernement d'acheter ses chemins de fer—achat que le peuple du Canada, je le crois du moins, considèrera comme une extravagance.

Il y a quelques jours, un discours très énergique fut prononcé par un homme très habile, M. Bennett, de Calgary. Ce député a étudié la question de chemins de fer sous toutes ses faces. Il est arrivé à la conclusion que le Canada devrait retrancher environ 2,500 milles des voies ferrées actuelles; que ces voies ferrées ne devraient pas être exploitées; mais que leurs rails devraient être enlevés et ces chemins abandonnés. Or, il faudrait traiter de la même manière les chemins de fer que le gouvernement veut, aujourd'hui, acheter.

En fait, ils sont actuellement abandonnés. Je suis informé qu'aucun travail n'a été exécuté sur l'ensemble de ces chemins depuis quatre ans. Dans ce temps de gêne générale, le gouvernement choisit une bien mauvaise occasion pour faire revivre ces anciennes entreprises, abandonnées depuis quatre ans. Je suis informé que le chiffre de la population intéressée à la construction de l'un d'eux, en dehors de la cité de Québec, est de 70,000 âmes. Je ne blâme pas l'honorable sénateur de Québec de ce qu'il est d'avis que ce chemin de fer profitera à la province de Québec et à tout le Canada. Ma seule objection, c'est que le temps d'acheter ce chemin de fer est mal choisi. Je suis un habitant de l'Ouest, et je ne me suis jamais opposé à ce que des subventions fussent accordées à la province ou à la cité de Québec, afin de les aider à se développer; mais si le gouvernement a \$4,000,000 à dépenser maintenant pour cette province, il devrait le faire autrement; il devrait faire cette dépense d'une manière plus profitable à Québec et au Canada. Je fais présentement allusion à l'achèvement des têtes de ligne se rattachant à Québec au Transcontinental National. Cette ligne transcontinentale n'a pas encore maintenant un terminus complet à Québec. Si le gouvernement était disposé à aider le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental National à construire sa tête de ligne à Québec avec des élévateurs pour desservir le trafic, il serait moins exposé à la critique. Pour ce qui concerne l'Ouest, il n'est aucunement question de discontinuer l'exploitation d'aucun chemin de fer de cette région. Quelques-uns nous parlent du trop grand nombre de nos voies ferrées; de l'inutilité d'un certain nombre de chemins de fer construits; mais ce reproche ne peut s'appli-

[L'honorable M. Watson.]

quer avec raison au Nord-Ouest. J'ose dire qu'il y a présentement environ cent millions de boisseaux de blé, de la récolte de l'année dernière, qui ne sont pas encore sortis de l'Ouest et qui attendent pour être expédiés le dégorgeement des voies ferrées, et il faudra que ces voies ferrées déploient toute l'activité et l'énergie possible pour écouler ces 100 millions de boisseaux d'ici à la prochaine récolte. On ne saurait donc dire avec raison que le nombre de chemins de fer construits dans l'Ouest a excédé les besoins du transport.

Au commencement de la présente session, ou à une date comparativement peu avancée, le gouvernement a soumis assez courageusement un certain nombre de lois; mais il nous arrive, aujourd'hui, aux dernières heures de la session, avec un bill comme celui qui est maintenant devant nous, et alors qu'il ne nous reste pas assez de temps pour le discuter convenablement. Je soutiens que le temps est mal choisi pour proposer l'achat des chemins de fer en question. Le peuple qui est taxé pour payer ce que nous coûte la présente guerre, demandera compte au gouvernement de la législation extravagante qu'il nous propose, aujourd'hui, aux dernières heures de la session, pour plaire à ses amis politiques.

L'honorable M. SPROULE: Il me semble que l'honorable sénateur de Portage-la-Prairie est un peu en retard pour discuter une importante disposition du bill des subsides, à laquelle il s'oppose énergiquement, c'est-à-dire, celle concernant l'achat de trois chemins de fer. Dans ce cas particulier—ce qui n'a pas été fait relativement aux autres parties du bill des subsides—un bill a été présenté et adopté par le Sénat.

L'honorable M. WATSON. Hier soir.

L'honorable M. SPROULE: Or, c'était durant la discussion de ce bill que l'honorable sénateur aurait dû s'inscrire pour ou contre cette proposition de loi; soulever ses objections, ou proposer un amendement quelconque pour obtenir l'opinion de la Chambre.

L'honorable M. WATSON: C'est ce que j'ai fait.

L'honorable M. SPROULE: Puisque ce bill a été adopté, malgré les objections soulevées par l'honorable sénateur, je ne vois pas quel service il peut rendre au pays en ressassant ce qu'il nous a dit, hier, sur ce bill même.

L'honorable M. WATSON: J'ai fait tout ce que j'ai pu.