

neut leur origine aux Etats-Unis. Ces compagnies transportent les produits des Etats de l'ouest vers ceux de l'est. Si le gouvernement faisait l'acquisition de ce chemin, il ne pourrait pas rétenir ce trafic. Le Canada-Atlantique a des agents à Duluth, à Milwaukee, à Chicago et ailleurs dans l'ouest, ainsi qu'à New-York, à Boston, et dans d'autres villes de l'est, chargés de recueillir le trafic de l'est pour les Etats de l'est. Comment veut-on que le gouvernement canadien puisse maintenir ces agents dans les villes américaines, et y entretenir des rapports d'affaires qui jusqu'ici ont fait passer le trafic américain sur notre territoire? Ce trafic nous est avantageux, et nous tenons à le garder. Selon moi, le bassin du Saint-Laurent doit nous servir à voiturier non seulement les produits de notre propre Nord-Ouest, mais encore ceux du Nord-Ouest américain comme aussi le trafic des Etats de l'est. Voilà ce que nous perdrons. Et ce n'est pas tout. Le Canada-Atlantique, pour s'assurer ce commerce, est obligé d'avoir sur les lacs toute une flotte de bateaux à vapeur. Je ne sais jusqu'à quel point il serait sage qu'un gouvernement devint non seulement propriétaire de chemins de fer, mais encore navigateur. Nous aurions à administrer une flotte de bateaux à vapeur. Il y a plus. La flotte que le Canada-Atlantique maintient sur les lacs, et qui doit lui amener le trafic, se compose en partie de bâtiments américains. Pour conserver ce trafic, il faudrait le transporter sur des navires américains. Nous pouvons transporter le fret canadien sur des bâtiments canadiens; mais il sera impossible d'aller chercher le fret à Duluth, à Chicago, à Milwaukee, ou à tout autre port de l'ouest, et de l'apporter à Depot-Habour autrement que sur des navires américains. Le privilège de transit des Etats-Unis a été conçu de façon à rendre la chose nécessaire. Le gouvernement canadien serait contraint de devenir propriétaire d'une flotte de bateaux enregistrés aux Etats-Unis. Comment tout cela marcherait-il? L'affaire est tellement hérissée de difficultés qu'il serait impossible de la manœuvrer comme entreprise du gouvernement. Il va sans dire que si l'on veut abandonner le commerce américain et s'en tenir au commerce canadien, le projet de mon honorable ami peut être exécuté; mais on ne trouvera personne dans le pays qui veuille renoncer au trafic que les Etats-Unis nous fournissent; mon honorable ami ne le voudrait pas lui-même. Au contraire, notre désir est de l'augmenter. Ainsi, d'après moi, le plan de mon honorable ami, en tant qu'il s'agit de l'acquisition du chemin de fer du Canada-Atlantique, n'est pas praticable.

Mon honorable ami demandait, il y a un instant, ce que nous allions faire de l'Intercolonial. Lui voudrait amener l'Intercolonial jusqu'à North-Bay; nous voulons, nous, l'amener non seulement jusqu'à la baie Georgienne, mais jusqu'à la ville de Winnipeg, au centre des provinces.

Sir WILFRID LAURIER.

L'honorable député propose encore autre chose; mais je crains qu'il ait de la difficulté à obtenir sur ce point l'assentiment de ses propres amis; et je ne m'étonne pas qu'il n'ait pas fait de cette partie de son plan l'objet formel d'un amendement, et demandé à ses partisans de l'accepter sans examen. Il propose avec le plus grand sérieux que le gouvernement achète cette partie de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique qui va de North-Bay à Fort-William. Et pourquoi faire? Je dirai, en passant, que nous, députés de la droite, nous devons lui être reconnaissants d'une telle proposition, qui est la justification de notre conduite. Il admet qu'il nous faut des communications entre l'est et l'ouest par voie ferrée. Mais c'est là la vraie raison du projet que nous avons présenté. Mon honorable ami avoue donc que le motif est bon. Sa proposition d'acheter cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique vient à l'appui de notre projet. Il veut bien rattacher l'est à l'ouest, mais non pas comme nous le voulons. Il a un plan à lui. En quoi ce plan est-il supérieur au nôtre? Nous proposons de construire un chemin de fer entre l'est et l'ouest. En quoi la proposition qu'il émet d'acheter le chemin de fer Canadien du Pacifique de North-Bay à Fort-William est-elle meilleure que la nôtre? Est-ce au point de vue de la dépense? Ce qu'il propose coûtera-t-il moins cher que ce que nous projetons? Cette partie du chemin, nous a-t-on dit, a coûté au moins \$60,000 par mille, en certains endroits \$80,000 par mille. Mon honorable ami l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) a dit, je crois, que certaines portions de ce chemin avaient coûté \$80,000 par mille. Voici qu'on nous propose d'acheter cette ligne, et pourquoi? Mon honorable ami n'entend pas que nous nous en servions tout de suite, mais que nous y dépensions de l'argent pour l'améliorer. Est-ce là un projet qui va se recommander à des électeurs intelligents? Acheter un chemin de fer, et, après l'avoir payé Dieu sait quel prix, y mettre encore de l'argent pour le rendre présentable! Nous connaissons la nature du terrain dans cette région. Il est tout roches. Entre Sudbury et Fort-William, c'est du granit. Il faudrait percer ce granit; dépenser peut-être \$50,000 par mille, et même plus, pour donner au chemin quelque valeur. Y a-t-il dans un pareil projet quelque avantage sur celui que nous proposons, et qui est de construire nous-mêmes le chemin? Mon honorable ami ne nous a pas donné de chiffres. En cela, il a été sage. Il est resté prudemment dans le vague, et il n'a pas voulu prendre la responsabilité des détails. Je dis donc qu'au point de vue de la dépense, il est impossible de démontrer que ce plan est supérieur au nôtre; et j'ajouterai qu'il est inférieur au nôtre sous tous les autres rapports. Il est inférieur au nôtre pour la raison, entre autres, que le pays où doit passer le chemin de fer que