

nier, le député de la division de Sainte-Marie prétendait qu'on pouvait en hiver transporter le blé jusqu'à Saint-Jean par la voie ferrée, que cela était très praticable.

Maintenant, si ce n'est pas abuser de la patience de la députation, je commenterai brièvement l'alternative que le leader de l'opposition nous conseille d'adopter. Mais, auparavant, je parlerai en passant d'une déclaration qu'il a faite, cette année, à Toronto, et que le "Mail and Empire" du 25 mars dernier a reproduite. S'adressant aux conservateurs du quartier n° 2 de Toronto, le chef de la gauche disait :

Hier soir, dans son discours, le directeur général des Postes a exprimé des sentiments sensés et sages. Il a enfin compris que le Canada est un grand pays dont les progrès dépendent d'une vigoureuse politique en matière de chemin de fer. Autrefois, M. Mulock et ses amis disaient que le Pacifique Canadien ne serait jamais une entreprise de rapport et que la Colombie Anglaise n'était qu'un fouillis de montagnes. Mais ils sont maintenant d'un avis différent et il y a lieu de s'en réjouir.

Je ne crains pas de déclarer que cela est inexact. Je défie n'importe qui de citer une déclaration du directeur général des Postes allant à dire que le Pacifique Canadien ne serait pas une entreprise de rapport et que la Colombie Anglaise n'était qu'un fouillis de montagnes. Je défie de plus la gauche d'attribuer un pareil langage à un membre de la députation ministérielle. Il est vrai que M. Blake a dit que le chemin ne rapporterait pas assez pour payer la graisse des essieux, asserion que tous les libéraux regrettent, je le répète.

M. LENNOX : L'honorable député (M. Scott) qui fait de si fréquentes allusions à M. Blake, a-t-il oublié ou a-t-il déjà lu les paroles de l'honorable M. Ross, qui furent aussi énergiques que le langage de M. Blake?

M. SCOTT : L'honorable M. Ross ne fait pas partie de la députation. Je défie l'honorable député de citer une déclaration qui serait tombée des lèvres d'un député libéral de cette Chambre et tendant à mépriser le Pacifique Canadien en tant que ligne transcontinentale ou la Colombie Anglaise.

Le leader de l'opposition ajoutait :

Je suis bien aise d'entendre le noble et patriotique langage de sir William Mulock ; je suis heureux d'apprendre sa conversion ; cependant, à titre de Canadiens, il nous appartient de poser certaines questions.

Aurons-nous soin de faire, en sorte que les privilèges que nous concéderons ne soient exercés que dans l'intérêt public ? Prenons-nous des mesures pour que les chemins de fer que nous subventionnerons fassent partie d'un réseau exclusivement canadien ? Messieurs, le passé de l'administration actuelle ne nous permet pas de croire qu'on attachera à ces questions l'importance qu'on devrait y attacher. Si on vient en aide à une ligne transcontinentale, il faudra qu'elle passe entièrement sur le territoire canadien et transporte les produits du

M. SCOTT.

pays vers les ports du Canada d'où ils seront expédiés à l'étranger.

A cette époque, il n'avait pas confiance au gouvernement. Eh bien, les rôles sont maintenant intervertis. Aujourd'hui, le gouvernement propose de construire une voie entièrement canadienne et le chef de la gauche veut construire une ligne nouvelle plus longue que celle que le gouvernement projette d'établir et plus longue aussi que les chemins de fer existants, une ligne qui ne sera d'aucune utilité en tant que route entièrement canadienne, et qui ne desservira pas les ports d'hiver du Canada.

Cependant, le plan du leader de l'opposition a son bon côté ; il sert à réfuter toutes les objections fondamentales invoquées par les conservateurs contre le projet ministériel. Les membres de la gauche, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, nous ont déclaré que c'était un acte de folie que de vouloir construire cette partie du réseau qui se rendra à Moncton. Pourtant le chef de l'opposition la construirait. Je m'attends à ce que le député de Grey-est me demande : quand ? Mais le gouvernement devra avoir la haute-main sur ce tronçon de chemin de fer, s'il le construit, et l'honorable député le construirait s'il trouvait une route praticable. Je regrette qu'il soit moins tendre pour la population de l'Ouest que pour ses commettants des provinces maritimes, moins tendre pour les habitants du Manitoba et du Nord-Ouest qu'il laisse à la merci des cormorans des compagnies particulières. Il accordera, dit-il, au Grand Tronc-Pacifique, une corporation privée, la permission de construire un chemin de fer à travers les prairies de l'ouest. Mais ses commettants devront jouir des avantages qui résultent de la possession et de l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat, tandis que nous serons livrés aux griffes des vautours des corporations privées.

Aux yeux de l'opposition la proposition du chef du gouvernement concernant les droits de circulation était également ridicule. Pourtant, le leader de la gauche prétend accorder à d'autres compagnies ces mêmes droits sur la voie ferrée qui s'étend sur une distance de 1,060 milles de North-Bay à Winnipeg. Mon honorable ami dit que le gouvernement sera propriétaire de ce tronçon de chemin mais non de la ligne à l'ouest de Fort-William.

Sur un parcours de 430 milles, les conditions seront les mêmes que sur la voie nouvelle entre Québec et Winnipeg. La construction de celle-ci était un acte de folie, à les entendre dire ; pourtant le leader de la gauche établira cette ligne. Ce ne sera pas une ligne d'entier parcours cependant. Et pourquoi ? Nous avons entendu dire bien des choses du doublement de l'Intercolonial depuis que ce projet a vu le jour. Quels chauds amis l'Intercolonial compte parmi les membres de l'opposition ! Je vous déclare, M. l'Orateur, que ce n'est pas le doublement de l'Intercolonial que la gauche ne peut pas sup-