

tème des subventions en faveur des voies ferrées. Je voterai sans hésitation des subventions pour la construction d'un chemin de fer traversant l'Ontario ou la Colombie Anglaise et je suis aussi partisan de la construction d'un canal. Je voterais volontiers la construction de tous les chemins de fer et de tous les canaux qui nous permettront d'accaparer le commerce de ce continent. A moins que le peuple canadien ne déploie un peu plus d'énergie, jamais il n'atteindra le rang que Dieu et la nature lui ont assigné. Durant ce dernier demi-siècle, le peuple canadien n'a guère été progressif. Si nous avions déployé autant d'énergie que nos voisins, au lieu d'une population de six millions d'âmes, nous ferions aujourd'hui une toute autre figure à côté d'eux.

Tandis qu'ils construisaient 200,000 milles de chemins de fer, chiffre égal aux réseaux de chemins de fer du monde entier, nous, Canadiens, contents de piétiner sur place, n'en avons construit que 17,000 milles. Voilà toute la différence entre les Etats-Unis et le Canada. Leurs entreprises de chemins de fer sont le meilleur indicateur de leur prospérité et de leurs succès. Nous, Canadiens, nous sommes restés les bras croisés.

Des VOIX : Très bien !

Des VOIX : A l'ordre !

M. GOURLEY : J'ai entendu des orateurs affirmer ici même que notre réseau de chemins de fer est complété. Si j'ajoutais foi à ces dires, je secouerais la poussière de mes pieds et quitterais le Canada pour un pays plus progressiste. Nous n'avons fait jusqu'ici que commencer à établir notre réseau de chemins de fer. J'espère aussi voir construire d'ici à quelques années le canal de la Baie Georgienne. Nous ne saurions permettre aux Etats-Unis d'accaparer notre commerce. Quand bien même nous doublerions le chiffre de notre dette nationale, en empruntant de l'argent à 2½ pour 100, pour la construction de voies ferrées, tout en ayant soin de l'employer à bon escient, sans le jeter dans le gousset d'entrepreneurs malhonnêtes, nous ferions, à mon avis, un excellent placement, au point de vue des intérêts du pays. J'ai tenu à donner ces quelques mots d'explication, afin de bien définir mon attitude, en appuyant l'amendement à l'étude. Encore un mot au sujet du principe sur lequel est basé cet amendement. Le député de Hants (M. Russell) dit qu'il importe de généraliser ce principe. J'abonde dans son sens et j'ajoute qu'en séance du comité des chemins de fer, je me suis alarmé de la tournure que prenaient les choses, parce qu'il m'a semblé qu'on était à la veille d'introduire dans notre législation un principe fort dangereux. Venant des provinces maritimes, je n'ai cure des rivalités de clocher de l'Ontario. Tout ce que j'ai à cœur, c'est que le parlement n'adopte pas de législation qui imprime une flétrissure au bon nom de notre peuple. Voici ce qui a motivé mes appréhensions : c'est qu'en séance du comité,

nombre de députés avaient exprimé l'avis qu'il serait de notre devoir d'exiger le remboursement des subventions, en faisant l'acquisition du chemin de fer par voie d'expropriation.

On convient que le Canada possède le droit d'expropriation ; mais si nous décidons d'acquérir la propriété de ce chemin de fer par voie d'expropriation, sous l'empire d'une charte accordée par le parlement, il n'est pas un avocat, pas un homme de bonne foi qui prétendra que nous ayons droit de réclamer le remboursement d'un seul dollar accordé à titre de subvention. Nous n'avons notifié la chose ni aux banquiers, ni aux courtiers ni aux capitalistes qui ont reçu notre charte et nous ont fourni leurs fonds. Mais s'écrient, et le député de Hants et autres de ses collègues : Ne stipulons point pareil avis dans cette charte ; il en sera statué dans la loi générale. Or, quel en serait le résultat ? Une fois cette loi adoptée, les porteurs de la charte se rendraient auprès des banquiers et des courtiers de Londres et en obtiendraient des capitaux. Proposer de rendre applicable à cette charte toute disposition de la loi générale serait le comble de la mauvaise foi, ce serait un crime. Voici l'embarras : proposer de rendre applicable à cette compagnie la disposition de la loi générale, c'est donner un effet rétroactif à cette disposition ; et cette rétroactivité s'appliquerait, en outre, à toutes les autres compagnies, et cela au grand détriment du bon nom canadien. Si l'on veut construire au pays un réseau de 50,000 milles de chemins de fer, ce n'est pas là le moyen d'y réussir. Je ne tombe d'accord avec le député de Hants, que dans la mesure où il demande de généraliser l'application du principe, mais pas au delà. Si on veut appliquer ce principe au bill à l'étude, qu'on notifie le fait au public. Je diffère d'avis avec le député de Norfolk-sud (M. Tisdale) quand il affirme que ce bill en discussion est un projet de loi d'intérêt privé. J'ai entendu ici force discussions sur la question du transport et, je l'avoue, c'est la question qui doit primer tout le reste. Car, de la solution de ce problème dépendra la question de savoir si la destinée politique de ce demi-continent doit demeurer entre nos mains ici, à Ottawa, ou bien si elle sera transférée à Washington. Quand un coup d'œil jeté sur la carte m'eût permis de constater que la route projetée par ce bill allait abréger la distance de 300 milles et obvier à la nécessité de faire le circuit de la péninsule de l'Ontario ; et cannaissent du reste, le sentiment national relativement au transport des produits de l'ouest, j'en ai conclu que cette proposition mérite d'être mise à l'épreuve ; car il n'est pas un seul système qui ne mérite d'être étudié, en vue de la solution de ce grand problème. Nous avons déjà fait l'essai d'un système, mais, s'il le faut, étudions-en un autre ; et si le système des canaux du Saint-Laurent aboutit à l'avortement, eh bien ! construi-