

D'abord il voulait le prolongement du chemin de fer Intercolonial de Montréal aux bords de la baie Georgienne. Voilà certes, une contre-proposition parfaitement intelligible. Ensuite, il préconisait l'achat de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique, de North Bay au Fort-William. Voilà encore une proposition fort lucidement exprimée. Si cette proposition, préconisée et défendue avec tant d'habileté, figurait dans la résolution à l'étude, la chose se comprendrait ; il y aurait ici une ligne de démarcation bien nette et bien tranchée. Mais quelle est la teneur de la résolution présentée par le chef de l'opposition. Il demandait au début, le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne ; mais ce n'est pas ce qu'a affirmé la résolution.

Relisons-la :

Que le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard doivent demeurer propriété de l'Etat et le gouvernement canadien doit continuer à les exploiter.

Eh bien ! qui a jamais révoqué la chose en doute ? Qui a proposé au cours de ce débat, la vente du chemin de fer Intercolonial ? Pourquoi donc affirmer que ce réseau doit demeurer propriété de l'Etat et que le gouvernement doit en continuer l'exploitation ?

Continuons :

Qu'il importe de développer et d'améliorer le réseau des chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec et dans les provinces maritimes, et de les prolonger, en outre, de Montréal en gagnant l'ouest, vers tels point ou points qui mettront ce réseau en mesure de transporter vers l'est du Canada et jusqu'à nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique le volume toujours croissant des produits de notre immense ouest canadien.

Il n'est nullement question ici de l'acquisition du Canada-Atlantique, comme moyen d'atteindre ce but. Développer nos communications par voie ferrée avec l'ouest, de façon à diriger les transports de l'ouest vers le Saint-Laurent et nos ports maritimes ; voilà précisément l'objectif que le gouvernement veut réaliser. Mais, en rusé politicien qu'il est, l'honorable député a bien soin de formuler ses propositions de façon que ses partisans, tout en se disant disposés à développer le commerce du pays et le diriger vers nos ports de l'est, ne s'engagent à rien ; ils se contentent de parler sans en venir aux actes. Mon honorable ami me pardonnera bien si je lui dis, sans vouloir le blesser le moins du monde, qu'il me remet en mémoire la vieille fable de la chauve-souris, qui ayant donné tête baissée dans un nid d'alouettes, s'écrie : Je suis oiseau, voyez mes ailes ! puis étant tombé parmi les rats, s'écrie : Je suis des vôtres, voyez mes griffes ! Quand il demande à ses partisans de se prononcer, il a bien soin de s'en tenir à des généralités sur lesquelles tout le monde peut émettre son avis, sans s'engager à rien de précis. Mais puisqu'il a consacré tant d'efforts et de temps à la discussion d'un système qu'il ne

veut pas présenter sous forme d'amendement, il sera peut-être bon d'étudier un peu ce qu'il appelle son système. Et lorsque nous aurons étudié ce qu'il appelle avec tant de complaisance son système, je serai fort étonné si le pays n'est pas d'avis que ce système est impraticable et sans valeur.

Abordons d'abord la question de l'achat du Canada-Atlantique, comme prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux bords de la baie Georgienne. Il existe une lacune entre le terminus de l'Intercolonial à Montréal et le commencement du chemin de fer Canada-Atlantique au Coteau. Comment l'honorable député se propose-t-il de combler cette lacune ? Il a mûrement étudié la question, et ce point n'a pas échappé à son attention. Il nous a exposé un projet et quel est-il ? C'est qu'après avoir acquis le Canada-Atlantique, des bords de la baie Georgienne, non pas jusqu'au Coteau, mais jusqu'à un point quelconque dans l'état du Maine, nous prolongions l'Intercolonial jusqu'au Coteau.

L'honorable député semble oublier qu'entre Montréal et Coteau il existe déjà deux lignes de chemins de fer, dont l'une a été construite par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et l'autre par la Compagnie du Grand Tronc, plusieurs années auparavant ; et qu'il n'y a guère plus d'un mille de distance entre ces deux lignes, sur les trois-quarts de leur parcours. Elles passent presque à portée de la vue, l'une de l'autre, et les voyageurs peuvent voir les trains luttant de vitesse quotidiennement. Entre ces chemins de fer et la rivière, il n'y a guère plus d'un mille de distance.

Mon honorable ami veut-il sérieusement que nous construisions une autre ligne de chemin de fer dans cet intervalle de 30 milles, quand nous pouvons faire autrement ? Dans une autre partie de son discours, mon honorable ami propose que le gouvernement fasse l'acquisition de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre North-Bay et Fort-William, et qu'elle serve en commun à toutes les lignes de chemins de fer. Mon honorable ami ne pense-t-il pas que, plutôt que d'acheter le Canada-Atlantique, il vaudrait mieux prendre une des lignes qui vont de Coteau à Montréal ? Il me semble que cette partie du plan recommandé par mon honorable ami ne peut pas supporter la critique. Quoi qu'il en soit, cela n'a pas grande importance ; car il n'est guère probable que le pays se décide à acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique et qu'il se charge de l'exploiter.

J'arrive maintenant à la proposition principale de mon honorable ami ; il propose d'acheter le chemin de fer du Canada-Atlantique tel qu'il est aujourd'hui. Le gouvernement peut bien acheter ce chemin de fer ; mais il ne peut certainement pas l'exploiter. Comment le pourrait-il avec avantage pour le pays ? Chacun sait qu'en ce moment, les trois quarts au moins des affaires du chemin de fer Canadien du Pacifique et les trois quarts de celles du Canada-Atlantique pren-