

C'est là tout ce que l'honorable député d'Halifax a pu répondre à l'honorable chef de l'opposition, dont la proposition est de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour. Cette proposition est-elle si absurde, après tout ? M. Blair ne le croyait pas. Cet homme que l'on nous a dit être le meilleur expert en questions de chemins de fer qu'il y eût au pays, qui possède toutes les qualités nécessaires pour devenir président de la commission des chemins de fer, a pensé justement le contraire. Ses connaissances dans les questions de transport ne sont peut-être pas aussi grandes que celles de l'honorable député junior d'Halifax. Il est un fait connu que M. Blair, sinon aussitôt qu'il est devenu ministre des Chemins de fer, certainement aussitôt après que l'Intercolonial fut prolongé jusqu'à Montréal, a parlé de prolonger le même chemin jusqu'à la baie Georgienne, et l'on n'a pas entendu un seul député de l'opposition dire un mot de protestation. C'est un fait connu aussi que les honorables députés de la droite n'ont jamais parlé du prolongement de l'Intercolonial, autrement que pour approuver les opinions et sentiments de M. Blair. Mais dès que le chef de l'opposition propose le prolongement de l'Intercolonial jusqu'aux grands lacs afin que par ce moyen le réseau de l'Etat obtienne sa part de l'énorme trafic du grain qui va toujours en augmentant depuis les bords de la baie Georgienne jusqu'à Halifax et Saint-Jean, le jeune député d'Halifax lui dit que sa proposition est absurde, d'une absurdité qui apparaît immédiatement à tous ceux auxquels elle est soumise. Mais nous laisserons aux électeurs d'Halifax le soin de dire si le prolongement de l'Intercolonial, entreprise avec laquelle sont si intimement liés les intérêts d'Halifax et Saint-Jean, est une proposition aussi absurde que le prétend le second député d'Halifax. Mon honorable ami de Hants (M. Russell) était-il n'y a pas bien longtemps un partisan enthousiaste du prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, bien que cela puisse paraître difficile à croire aujourd'hui d'après ses derniers discours. Je crois qu'à cette époque il représentait la ville d'Halifax. Pensait-il différemment lorsqu'il représentait la ville d'Halifax qu'il pense aujourd'hui ? Je ne suis pas prêt à le dire, mais ce que je sais, c'est que ses discours sont là pour prouver qu'il a fortement prêché en faveur du prolongement de l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour. Quand, il y a quelques années, le "Toronto World" a annoncé que M. Blair avait l'intention de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne par l'achat du Canada-Atlantique, l'honorable député s'empressa de publier une lettre approuvant cette politique. Ce serait malheureux si nous n'avions pas conservé cette lettre. Voici ce qu'il disait alors—c'est-à-dire lorsque les journaux ont annoncé que le gouvernement avait l'in-

tention d'acheter le Canada-Atlantique pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne :

J'espère que, s'il y a quelques moyens d'accomplir cet objet, le gouvernement ne négligera pas de les prendre. Le prolongement à Montréal a été tout simplement la conséquence de l'achat de la section de Lévis à la Rivière-du-Loup, et le prolongement jusqu'aux grands lacs ne serait que la conséquence logique de ce qui est déjà fait.

Comment se fait-il que mon honorable ami ne disait pas alors que cette politique était absurde ? Que s'est-il passé depuis chez lui pour lui faire voir cette proposition comme absurde ? Il était de bonne politique, il y a trois ou quatre ans, de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, et qu'est-il arrivé depuis pour que cette politique soit mauvaise aujourd'hui ? Il serait malheureux de ne pas avoir cette lettre de l'honorable député, car elle appuie ce que nous avons souvent proclamé nous-mêmes. Elle prouve qu'il contredit aujourd'hui ce qu'il disait hier, et qu'il est encore prêt à abandonner demain la politique qu'il proclame aujourd'hui sans donner aucune raison suffisante de son changement d'opinion. Je crois pour ma part qu'il vaut mieux entrer dans la bonne voie que de s'entêter dans sa première idée ; mais c'est aux honorables députés de la droite à prouver qu'ils ont raison de critiquer aujourd'hui ce qu'ils approuvaient hier. Laissez-moi citer encore un passage des observations de l'honorable député de Hants :

Un jour viendra sans doute, si nous ne voulons pas abandonner le but qui a présidé à la construction de notre chemin national, que ce chemin transportera tout le long de l'année les produits de nos prairies de l'ouest destinés à l'exportation par un port canadien pour l'Europe.

Je ne dis pas que même maintenant ces ambitions patriotiques ne peuvent pas être réalisées, mais il est parfaitement clair que si le gouvernement met à exécution son projet actuel, le chemin de fer Intercolonial sera dans une situation très désavantageuse pour faire concurrence aux autres chemins pour le trafic de l'ouest.

M. Blair a expliqué il y a quelques jours à la chambre de commerce d'Halifax qu'il était improbable que le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique remettraient jamais à l'Intercolonial à Montréal une portion considérable de leur trafic, pas même une petite portion. Le Pacifique Canadien continuera à transporter lui-même par son chemin jusqu'à Saint-Jean le grain qu'il lui arrivera à Montréal, et le Grand Tronc continuera à transporter de même par son chemin jusqu'à son terminus océanique à Portland, tout le trafic qui lui arrive à Montréal.

C'est ainsi que parlait l'honorable député ; et il conclut :

En ce qui concerne ce trafic, l'Intercolonial devra continuer à jouer un rôle effacé tant qu'il ne pourra pas pénétrer au cœur des grands centres de distribution du grain de l'ouest. Ce n'est qu'alors qu'il sera en état de pouvoir faire concurrence sur un pied d'égalité aux grands