

ment, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, est véritablement le meilleur arrangement possible. Quiconque veut étudier un instant la question, se demandera pourquoi, les messieurs de la gauche ont laissé les affaires de l'Intercolonial dans l'état où les a trouvées le gouvernement actuel, en arrivant au pouvoir. Pour ma part, je comprends mal la chose. Je demanderais aux honorables députés de la gauche de nous expliquer la conduite qu'ils ont tenue, jusqu'en 1896. Il sied mal à l'ex-ministre des Chemins de fer, ou à tout autre député de la gauche de venir aujourd'hui critiquer cet arrangement, et nous dire ce qui aurait pu et dû être fait. C'est un fait reconnu que le gouvernement n'a rien fait à ce sujet, quoiqu'en disent l'ex-ministre et tous les membres de l'ancien cabinet, qui auraient dû avoir le courage de leurs convictions, auprès de leurs collègues. Bien que convaincu que la meilleure chose à faire était de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal l'honorable député n'a rien fait du tout, et il dit dans son témoignage sous serment qu'il n'a pas même soumis la question au cabinet. Ainsi les honorables députés de la gauche n'ont pas même tenté de changer l'état de choses qui existait alors. Je ne dirai pas que l'ex-ministre des Chemins de fer a fait son devoir, car il était d'opinion que le prolongement de la ligne jusqu'à Montréal devait être fait. Il n'a rien fait dans ce sens et par conséquent, il est coupable.

Il lui sied mal aujourd'hui de vouloir critiquer le projet raisonnable soumis par le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour remédier à l'état de choses qu'il a lui-même condamné.

L'honorable député n'était pas le seul parmi les membres de l'opposition à croire que ce chemin devait être prolongé jusqu'à Montréal. L'honorable député de Sherbrooke, (M. Ives) partageait alors la même opinion qu'il entretient encore aujourd'hui, de même que le député de Compton (M. Pope). Lors de l'enquête, ce dernier a donné son témoignage dont je vais citer une partie, page 141 du rapport :

J'ai toujours approuvé le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et comme mes amis, intéressés dans le Drummond, croyaient que ce chemin serait le meilleur prolongement possible, j'ai toujours été disposé à leur aider dans la mesure de mes forces pour effectuer la vente de cette ligne.

On ne saurait blâmer le ministre des Chemins de fer et Canaux d'entretenir la même opinion. Il a cherché quels étaient les meilleurs moyens de remédier à l'état de choses, qui existait, et de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Pour arriver à ce but, il a alors été convenu, et par le ministre et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il y avait à choisir entre l'une des trois lignes disponibles, savoir : le chemin de fer du comté de Drummond, avec un parcours de 157-37 milles : le Grand Tronc, avec un parcours de 173-73 ; et le chemin de fer de

la Rive-Sud, avec un parcours de 150-39 milles.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de la ligne de la rive sud, de manière à donner à entendre qu'il la préférerait à la ligne du Drummond ; mais d'après la preuve faite sous serment, nous avons vu ce que coûte par mille, la construction des chemins de fer ; et la ligne de la rive sud, construite par le gouvernement ou par qui que ce soit, aurait coûté \$23,000 par mille, tandis que la ligne du Drummond n'aurait coûté que \$16,000 par mille et je dirai, entre parenthèses, que le gouvernement a réussi à obtenir ce chemin pour \$12,000 du mille. Il va sans dire que nous n'avions que ces trois lignes ci-dessus mentionnées. Inutile d'étudier pour le moment la question d'un chemin fédéral à Montréal. Il suffit de rappeler l'expérience des honorables messieurs de la gauche dans la construction des chemins de fer, pour en venir à la conclusion que le gouvernement ne pouvait sérieusement entretenir cette idée. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a donc compris la position, qui, je dois le dire, était la même, sous le régime de son prédécesseur. Il intéressera la Chambre, comme cela m'intéresse moi-même, de savoir comment le ministre des Chemins de fer et Canaux a envisagé la question afin de démontrer la différence dans la ligne de conduite suivie par ces deux honorables députés dans l'administratif de la chose publique. Je vais commencer par citer des extraits du témoignage de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Questionné au sujet des négociations relatives au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, voici ce qu'il dit. J'attire l'attention des honorables députés sur la manière dont l'ex-ministre des Chemins de fer rend son témoignage :

Ce que je me rappelle d'abord, à ce sujet, c'est une conversation que j'ai eue avec M. Ives en 1894, je crois.

Il n'est pas certain, mais il croit que c'est une conversation qu'il a eue en 1894 avec M. Ives :

Le résultat d'une courte conversation que nous avons eue ensemble au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Il s'agit donc d'une courte conversation au sujet de cette question dont les honorables députés cherchent maintenant à faire ressortir toute l'importance. C'est cette question qui, aujourd'hui, a pris de telles proportions, qui était alors le sujet d'une courte conversation, entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et M. Ives :

C'était un de mes collègues. Pour plusieurs bonnes raisons, j'approuvais alors l'idée du prolongement de ce chemin jusqu'à Montréal.

Il entretenait cette opinion pour plusieurs bonnes raisons, mais il ne nous a pas donné ces raisons, et cela sans doute pour cause.

Nous avions eu beaucoup de difficultés avec le Grand Tronc et aussi avec le C.C.P. et je croyais qu'il était de l'intérêt du pays de prolonger le chemin jusqu'à Montréal.