

ton à Winnipeg, et d'adopter en entier la proposition du chef de l'opposition. Le gouvernement ne peut avoir d'objection à cela, car il a déjà plus d'une fois adopté la politique du parti conservateur en se l'attribuant, et il faut faire la même chose aujourd'hui. Je dis, de plus, qu'en adoptant cette politique de ses adversaires il travaillerait beaucoup plus dans l'intérêt de ce pays.

Une autre raison qui m'empêche d'approuver cette politique du gouvernement, c'est qu'elle entraîne une dépense d'argent tellement considérable qu'elle n'est pas justifiable et est absolument inutile. Établissons une comparaison entre les deux projets au point de vue de leur coût respectif et servons-nous pour cela des chiffres soumis par le député de Bothwell (M. Clancy), un homme en qui j'ai pleine confiance, à cause de son habileté, de sa modération, de son esprit de justice et du soin qu'il accorde à l'étude de ces questions. Ses calculs sont basés sur les chiffres cités par le ministre des Finances, quant à ce qui concerne la distance entre Moncton et Winnipeg, soit 1,875 milles.

Il place le coût de la construction à \$41,500 par mille, soit un total de \$77,812,000. Quant aux intérêts durant la construction, il calcule qu'ils représenteront une somme de \$3,309,000; pour le pont de Québec, il accorde \$2,000,000; soit une somme totale de \$83,121,000, qui doit être imputée au compte du capital. A cela il ajoute l'intérêt simple sur ce montant durant les dix premières années, soit \$29,238,000; et il en conclut que la construction de ce chemin jusqu'à Winnipeg devra coûter au pays \$112,359,000. Comparons maintenant ces chiffres avec le coût probable de la mise à exécution du projet soumis par le chef de la gauche :

Montréal à la jonction du Coteau, 30 milles à \$40,000 par mille. . . . .	\$ 1,200,000
De la jonction du Coteau à Dépot-Harbour, 342 milles, y compris le matériel. . . . .	12,000,000
De la jonction de Scotia à Sudbury, 104 milles à \$40,000. . . . .	4,160,000
Intérêt durant la construction. . . . .	200,000
De Sudbury à Fort-William, 555 milles. . . . .	25,000,000
Améliorations. . . . .	3,000,000
De Fort-William à Winnipeg, 426 milles à \$30,000. . . . .	12,780,000
Améliorations. . . . .	2,100,000
<b>Total. . . . .</b>	<b>\$60,440,000</b>

Il est donc évident, M. l'Orateur, que le projet du chef de l'opposition coûterait \$51,819,000 de moins au pays. Est-ce que cela n'en vaut pas la peine? Ou le gouvernement a-t-il de l'argent à gaspiller? S'il faut dépenser de l'argent à tout prix, qu'on l'emploie au moins à exécuter les entreprises qui, tout en étant les moins dispendieuses, offrent les plus grands avantages. Le député de Bothwell prétend que la construction de ce chemin coûtera \$41,500 par mille. Mais si la voie doit être du modèle indiqué par le député de Norfolk-nord, elle coûtera beau-

coup plus cher, car il veut avoir un chemin de fer idéal. Voyons ce qu'il dit à ce sujet :

Comme je l'ai fait remarquer hier soir, si l'on veut que cette partie du chemin entre Québec et Winnipeg soit en état d'atteindre le but pour lequel elle est construite, il faut que ce soit un chemin de fer de qualité supérieure. Ses rampes ne doivent pas dépasser un demi pour cent, et ils doivent être de quatre dixièmes pour cent dans la direction de l'est, ou de 21 pieds au mille. Ce chemin doit être pourvu de rails de 90 livres, de ponts capables de supporter le matériel roulant le plus pesant en usage, et même avoir une force additionnelle pour répondre à une augmentation dans la pesanteur de ce matériel; ses locomotives devront peser au moins 100 tonnes sans leur tender et ses wagons devront avoir une capacité de 50 tonnes. Il devra être muni de ponts capables de supporter le poids de wagons ayant une capacité de transport de 50 pour cent plus considérable que celle qui est requise à l'heure actuelle, et des locomotives d'une pesanteur proportionnelle.

Avec un chemin comme celui-là, en tenant compte des améliorations qui devront se produire dans le matériel roulant des chemins de fer, j'espère qu'il sera en état de faire concurrence aux transports par eau.

Il est évident qu'il veut obtenir un chemin de fer idéal, un chemin comme on ne peut en construire dans cette partie du pays, et qui, s'il est construit, ne coûtera pas moins de \$60,000 par mille. Voyons combien ont coûté les autres chemins de fer? L'Intercolonial a coûté \$53,000 par milles de longueur, sa seule construction fiqué, \$52,000 par mille; le Canada-Atlantique, \$50,000 par mille et le Grand Tronc, \$106,000 par mille. Je suis convaincu que le nouveau chemin coûtera au moins \$50,000 par mille, et comme il devra avoir 1,875 milles de longueur, sa seule construction coûtera une somme totale de \$93,750,000.

Je voterai encore contre ce projet, M. l'Orateur, parce que la proposition soumise à la Chambre et au pays par le chef de la gauche offre de plus grands avantages. Ce dernier projet est destiné à régler définitivement et d'une manière permanente le problème des transports, et cela à un prix de moitié moins élevé que ce que devra coûter le projet du gouvernement. Il utilisera au lieu de rendre inutile—comme le fait la proposition du gouvernement—l'Intercolonial, ce chemin qui a coûté si cher au pays; il utilisera nos voies navigables, réduisant ainsi les taux de transport à leur extrême limite; il aura pour résultat de faire converger vers Winnipeg et l'ouest quatre voies ferrées, rendant par le fait même toute congestion du trafic impossible; c'est un projet dont on ne peut dire que chaque dollar qui y sera consacré assurera une valeur égale au pays.

C'est un projet qui mérite d'être pris en sérieuse considération, et plus vous l'étudiez plus vous en êtes satisfait. Je félicite le chef de l'opposition de nous avoir soumis un projet aussi complet dans tous ses détails. Il me paraît rencontrer toutes les exigences de ce problème difficile. Je ne puis accorder