

Blair ? Lui a-t-il demandé ce qu'il en pensait ? Aujourd'hui, le premier ministre déclare que M. Blair est plus renseigné sur les questions de chemin de fer qu'aucun autre citoyen du Canada ; pourtant, il a formé et élaboré son projet sans consulter M. Blair, sans lui demander son avis. Puisque le président de la commission des chemins de fer a tant de titres pour occuper cet emploi, puisqu'il est l'un des citoyens des mieux renseignés sur les questions de chemin de fer, il faut donc conclure que le premier ministre se croit encore mieux renseigné que lui, car il n'a pas cherché à profiter de ses lumières ?

Que dire des collègues de M. Blair dans la commission ? Il y a M. Bernier, citoyen très respectable, qui était ministre du Revenu de l'intérieur, et M. Mills que je ne connais aucunement. Les amis les plus fervents de M. Bernier, eux-mêmes, n'ont jamais cru qu'il possédait les aptitudes requises pour occuper cette position. Quant à M. Mills, je n'ai jamais entendu dire qu'il fût versé dans les questions de transport ; je sais qu'il faisait partie du personnel du Collège d'Agriculture de Guelph, mais je n'ai jamais appris qu'il possédait les connaissances requises chez un commissaire des chemins de fer. Voilà ceux qu'on a appelés à faire partie de l'un des tribunaux les plus importants du pays.

Le leader de l'opposition a laissé entendre que, comme on s'attendait à une élection générale l'automne dernier, on a peut-être nommé M. Blair, qui exerçait une certaine influence au Nouveau-Brunswick, de crainte qu'il ne fît servir cette influence au détriment du gouvernement, si on ne prenait pas ce moyen de l'apaiser. Le premier ministre nie cette imputation, ce qui n'empêche pas la population de tout le pays d'y ajouter foi. On croit, à juste titre, selon moi, que le gouvernement a nommé M. Blair président de la commission, afin d'acheter son silence. M. Blair peut être un avocat habile, mais, je le répète, à en juger par son administration de l'Intercolonial, il ne saurait à aucun titre passer pour un expert en matière de chemin de fer. En somme, il n'y a guère lieu de douter que la nomination des commissaires a été motivée par des considérations politiques plutôt que par leurs aptitudes à remplir cette fonction.

Le président de cette commission a reproché au gouvernement d'avoir lancé ce projet pour des fins inavouables, d'après l'interprétation que le ministre de la Justice a donnée à son langage. Les partisans du premier ministre ont élevé la voix à tour de rôle dans cette enceinte et ont affirmé que M. Blair refusait son appui au gouvernement parce qu'il n'aurait pas carte blanche dans l'adjudication des entreprises relatives à la construction du Transcontinental.

Je demanderai au premier ministre s'il a vraiment réfléchi à ce que coûtera l'établissement d'une voie ferrée de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Je me de-

mande s'il a bien l'intention de construire ce chemin de fer. Sait-il que les travaux de terrassement de la voie ferrée entre Winnipeg et Port-Arthur ont coûté \$80,000 ou \$90,000 par mille ? A-t-il examiné les dépenses que fait le gouvernement d'Ontario pour établir un chemin de fer entre North-Bay et le lac Timagami ? Sait-il que d'après un relevé communiqué à la Chambre d'assemblée d'Ontario, cette voie coûtera \$27,000 par mille, sans parler de \$3,000 pour l'outillage, formant un total de \$30,000 par mille et pourtant il ne s'agit que d'un chemin de fer de colonisation. Ses pentes sont d'un pied à un pied et demi par 100 pieds, ce qui équivaut à 66 ou 67 pieds par mille, et elles sont nombreuses. Ce chemin présente des courbes de dix degrés. Si le pays qui sépare Winnipeg de Québec est aussi avantageux que la région que traverse le chemin de fer construit par le gouvernement d'Ontario, l'Etat dépensera \$60,000 par mille pour y établir une voie ferrée.

L'honorable premier ministre fait une convention au pied levé. Il signe un contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique pour la construction de cette ligne que la compagnie exploitera pendant un certain nombre d'années. A mon sens, jamais un gouvernement n'a fait un marché aussi absurde. Les entrepreneurs eux-mêmes n'en veulent pas. Ils refusent d'exploiter cette partie de la voie qui va de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Ils savent bien que cette ligne leur sera entièrement inutile pendant plusieurs années. Je lis sur le feuilleton de la Chambre un avis que le premier ministre a donné de la présentation d'une résolution relative à cette convention et, lorsque nous serons saisis de cette résolution, nous aurons, à n'en pas douter, l'occasion d'en scruter les détails.

La loi de la milice est la seule autre question importante à laquelle le discours du trône fasse allusion. Nous espérons tous qu'un bon projet de loi sera présenté. La gauche est d'avis que le Canada doit contribuer à la défense de l'Empire. Nous croyons de notre devoir de prendre part à la défense de nos plages à laquelle le gouvernement impérial contribue si généreusement. Il a une station navale sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique et il entretient une garnison à Halifax ainsi qu'à Esquimalt dans le seul but de défendre ce pays. Tant que nous formerons partie de l'Empire, et j'espère que nous ne nous en séparerons jamais, nous devons, il me semble, contribuer notre juste part pour la défense de notre pays et de l'Empire, dans une certaine mesure. Le très honorable gentleman l'a dit, nous devons avoir le libre emploi de notre apport mais, à cette condition-là, nous devons faire quelque chose pour mettre le Canada sur un bon pied de défense.

Notre milice doit être quelque chose de plus que ce que décrivait à la dernière session le représentant d'Haldimand (M. Thompson) comme l'ombre d'un cadre d'armée.