

qu'une grande erreur était commise. L'une de ces choses, c'est que le nouveau transcontinental national suivra, à une distance trop rapprochée, une ligne parallèle à d'autres chemins de fer situés entre Winnipeg et Edmonton, et une autre chose, c'est que le gouvernement a manqué de foi au pays.

Il avait promis des plus solennellement que le nouveau transcontinental servirait de chemin de colonisation dans le Nord-Ouest, à travers une très grande étendue de la zone fertile qui n'est pas actuellement desservie par des chemins de fer. Au lieu de remplir cette promesse, sur tout le parcours—puis-je dire—de Winnipeg à Edmonton, le nouveau transcontinental suit une ligne très rapprochée des chemins de fer existants—tout aussi rapprochée que le sont entre eux les voies ferrées situées dans les plus anciennes régions habitées du Canada. Or, c'est ce qui ne devrait pas être fait. Sur tous ces points je n'ai encore rien vu qui puisse me faire changer d'opinion; mais la section orientale de Moncton à Québec requiert particulièrement un examen approfondi avant qu'une motte de terre soit remuée, pour sa construction. Après que ce sujet eut été discuté dans le Sénat, l'année dernière, sur une motion faite par l'honorable sénateur de Halifax, la Chambre de commerce de Halifax adopta une résolution relative à cette section. Je ne connais pas la composition de cette Chambre de commerce, et j'ignore également si un grand nombre de ses membres étaient présents lors de l'adoption de cette résolution; mais je sais, d'un autre côté, qu'il est très facile de faire adopter des résolutions par les chambres de commerce. Ces Chambres n'ont pas une bien grande responsabilité à assumer dans les grandes entreprises de la nature de celle dont il s'agit présentement, et pourvu que ces chambres entrevoient un avantage local quelconque dans toute entreprise, elles se soucient fort peu de l'intérêt général. La construction de ce chemin de Moncton à Québec ne produit aucun enthousiasme dans aucune partie des provinces maritimes où je me suis mis en contact avec le public. J'ai constaté, au contraire, que l'opinion publique lui était opposée.

Quant à la question générale du nouveau transcontinental national, la Chambre se rappellera très bien—et ce point a été touché par l'honorable leader de la gauche dans le très habile discours qu'il a prononcé

Hon. M. FERGUSON.

lundi dernier—que, avant que le projet de construire un nouveau chemin de fer transcontinental national fut élaboré, ou avant que le public sut que ce projet était sur le point de voir le jour, un avis fut donné dans le discours d'ouverture du parlement, il y a trois ans, déclarant qu'une commission serait nommée pour étudier la question générale de nos moyens de transport en Canada. Nous savons aussi que, quelques mois après l'ouverture du parlement, cette commission fut nommée et des instructions très élaborées et très complètes lui ont été données sous forme d'un arrêté du conseil dont le parlement a été saisi. Tout ceci fut fait avant la présentation du bill concernant le nouveau transcontinental national. On fit remarquer alors que c'était par trop devancer les travaux de la commission que de procéder à la construction d'un nouveau transcontinental national avant d'avoir obtenu un rapport de cette commission. On nous répondit: "Oh! la commission a un tout autre objet en vue. Ses travaux ne pourront jeter aucune lumière sur le projet prévu par le bill maintenant soumis."

Le discours du trône contient un paragraphe annonçant qu'un rapport—non un rapport final—serait déposé devant le parlement par cette commission des transports. On a pu lire dans les journaux—et cette annonce n'a pas été contredite—que le rapport de la commission recommande, entre autres choses—et cette recommandation est très importante—au gouvernement de construire un chemin prolongeant le chemin de fer intercolonial à partir de Montréal jusqu'à la baie Georgienne. S'il en est ainsi, la commission a certainement donné aux instructions qu'elle a reçues une portée différente de celle qu'avaient ces instructions lorsqu'elles nous ont été expliquées, il y a trois ans, dans cette Chambre par les partisans du bill concernant le nouveau transcontinental. S'il en est ainsi, ce fait eût été un élément essentiel à signaler lorsqu'il s'est agi de décider la question de savoir s'il était opportun d'entreprendre le nouveau transcontinental comme le gouvernement l'a entrepris. Comme mon honorable ami, le chef de la gauche du Sénat, le faisait remarquer lundi, la même idée fut émise par le leader de l'opposition dans la Chambre des communes. Ce dernier proposa, en effet, comme contre-projet d'acquiescer le chemin de fer Canada-Atlantic, qui