

De plus, quels renseignements avons-nous sur le coût probable de ce chemin ? L'Intercolonial est construit probablement dans la meilleure partie du Nouveau-Brunswick. Il suffit de lire les rapports de sir Sandford Fleming, publiés il y a quelques années, pour se convaincre qu'il est presque impossible de raccourcir d'une manière appréciable la distance entre Québec et Moncton, si l'on tient compte des rampes et des courbes.

Le projet comporte l'affermage de cette ligne qui nous coûtera \$20,000,000. Pendant les dix premières années, nous ne retirerons rien, et cela augmentera le capital dépensé de \$6,000,000. Cette ligne nous aura donc coûté \$26,000,000.

La deuxième partie du projet concerne la construction d'un chemin de fer entre Québec et Winnipeg, en passant par le nord. Cette ligne est destinée au transport du grain de l'ouest. Mais des hommes compétents comme sir William Van Horne et autres, déclarent qu'on ne peut transporter que très peu de grain par cette voie, vu que le transport par eau et le transport par eau et par chemin de fer sont beaucoup moins coûteux que le transport entièrement par chemin de fer. Il suffit d'être doué d'une dose ordinaire de bon sens pour comprendre que cette ligne sera absolument inutile pour le transport du grain.

Nous savons tous que la maison Wolvin transportent du grain de Chicago à Québec pour 3 cents par boisseau et nous savons tous aussi qu'il s'en transporte de Port-Arthur à Montréal pour 3½ cents par boisseau. Comment veut-on transporter du grain par cette voie ferrée, à des taux comme ceux-là ? La ligne de Québec à Winnipeg, sera construite parallèlement à plusieurs autres chemins. Elle longera le chemin de fer Canadien du Pacifique depuis North-Bay jusqu'à Fort-William.

Nous entendons sans cesse les honorables députés de la droite reprocher au projet du chef de l'opposition qu'il comporte l'acquisition de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Sudbury et Port-Arthur. Ils prétendent que ce chemin traverse une région aride et que c'est la partie la moins productive de toute la ligne. Dans ce cas, pourquoi le gouvernement construit-il un deuxième chemin de fer à travers ce pays aride et improductif ? N'est-il pas préférable d'acheter le chemin déjà construit entre Sudbury et Port-Arthur et d'en faire, comme dit le chef de l'opposition, un pont entre l'est et l'ouest ?

Je considère que le plan du chef de l'opposition est très pratique et qu'il nous donnerait la meilleure solution du problème des transports en ce pays. Il amènerait le Grand Tronc jusqu'à Winnipeg—ici, il y aurait une économie à réaliser. Il donnerait une entrée à l'Intercolonial à Winnipeg—une autre économie. Il amènerait le Canadien Northern qui va maintenant de Winnipeg à Port-Arthur, jusque dans l'est—ce qui serait encore une économie, car si cette compagnie construit sa propre ligne elle nous demandera une subvention. Le projet du

chef de l'opposition, tout en épargnant au pays des sommes considérables, amène quatre chemins de fer dans l'ouest et donne à l'est quatre routes distinctes, sans compter la route de navigation. Avec ce projet, toutes les lignes de l'ouest sont reliées à celles de l'est, sans frais, ou presque sans frais, pour l'Etat.

Tout le monde admet qu'il faut dépenser de l'argent pour améliorer nos ports et nos cours d'eau. Si nous grevons inutilement le pays d'une dette de \$100,000,000, nous ne pourrions pas améliorer nos rivières, creuser nos ports ni les outiller ; nous n'aurons pas non plus les ressources nécessaires pour venir en aide à l'œuvre de la colonisation dans les régions reculées du nord de Québec et d'Ontario. La politique du chef de l'opposition est une politique nationale, dans le vrai sens du mot. Elle aura pour résultat de faire le Canada plus grand, plus riche et plus prospère.

J'ai dit quelques mots de la démission de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Cette démission est une protestation contre la dilapidation de l'Intercolonial. La construction de cette nouvelle ligne le long de l'Intercolonial n'est pas plus excusable de la part du gouvernement que si le Grand Tronc entreprenait de construire une ligne parallèle à celle qu'il possède déjà jusqu'à Portland, ou que si le Canadien du Pacifique doublait sa voie allant à Saint-Jean.

Je voudrais aussi, M. l'Orateur, que sur une question aussi importante, le peuple fût consulté, et cet appel au peuple devrait se faire avant et non après que le parlement aura mis le pays dans l'obligation de faire cette énorme dépense. Les électeurs n'ont pas eu le temps d'étudier le projet du gouvernement. Les ministres eux-mêmes ne se rendent pas compte de tout ce que comporte une entreprise de ce genre. Sept membres du cabinet ont pris la parole sur cette question et pas un seul n'a réussi à justifier entièrement l'attitude du gouvernement dans cette affaire.

Par l'adoption de ce projet le gouvernement s'engage à payer jusqu'à \$80,000,000 pour la construction de 1,600 ou 1,800 milles de chemin de fer dont la plus grande partie traversera un pays inhabité.

Je dis que cette question, au point de vue monétaire, est la plus importante qui ait été soumise au parlement canadien, depuis 1882. Les contribuables qui auront à payer le coût de cette entreprise ne sont pas parmi ceux qui "ne peuvent pas attendre." Les contribuables peuvent parfaitement attendre que la commission des transports ait fait son rapport, que le gouvernement ait fait faire des explorations, ait fait préparer des estimations et soit en état de nous dire en quoi consiste, au juste, cette entreprise dans laquelle il veut lancer le pays.

N'aurait-il pas mieux valu confier toute l'affaire à une commission, comme le gouvernement en avait d'abord eu l'intention ? Pour mettre ce projet à exécution, il faudra, pour ainsi dire, dépenser l'argent à pleins