

économie qui s'adresserait à un entrepreneur et lui dirait: " Je tiens à faire construire une maison de certaines dimensions; mettez-vous à l'œuvre et construisez-la, puis transmettez votre mémoire et je l'acquitterai. Les ministres prétendent être des hommes d'affaires, mais je ne saurais leur décerner un brevet de capacité au point de vue de cette entreprise. S'ils avaient fait dresser des rapports par des experts, indiquant les obstacles et les difficultés qu'il y aurait à vaincre dans la construction de ce chemin de l'est à l'ouest; s'ils avaient présenté des estimations approuvées par des constructeurs d'habileté reconnue sur le coût probable de la construction du chemin, la Chambre aurait eu quelques données sur lesquelles elle aurait pu s'appuyer pour arriver à une décision. Mais on nous laisse dans les ténèbres et les données nous manquent complètement. On nous affirme sur des preuves puisées à des sources autorisées qu'il est impossible de construire un chemin de fer directement jusqu'à Moncton.

C'est le député de Victoria-nord (M. Hughes) qui nous a donné la variation des altitudes sur la route projetée, et cette hauteur oscille entre cent et deux cents pieds jusqu'à douze et quinze cents pieds. Lorsqu'il s'agit de construire, dans un pays comme celui-là une ligne directe avec des pentes faciles, de façon à ce que le transport des marchandises puisse se faire aussi économiquement que possible, est-il possible de construire en pareil pays un chemin de fer comme celui que nous a décrit le député de Norfolk-nord? J'ai vécu assez longtemps pour savoir qu'il n'y a rien d'impossible et que le capital secondé par les efforts de l'homme peut surmonter toutes les difficultés. Mais il faut avoir le capital, et quant à savoir s'il est prudent d'épuiser les ressources du pays pour construire un chemin de fer de Québec à Moncton, c'est là une question que le peuple devra décider plus tard.

L'ex-ministre des Chemins de fer a formulé son opinion. Ayant exercé les fonctions les plus élevées dans sa province, il a dû certainement jouir du respect et de l'estime de ses amis politiques, puisqu'ils l'ont élevé à cette haute charge. A l'avènement du gouvernement au pouvoir en 1896, il fut reconnu comme l'homme le plus éminent de la province du Nouveau-Brunswick et on lui demanda d'accepter un portefeuille dans le cabinet fédéral. Il fut appelé à la direction du ministère des Chemins de fer. Quant à savoir s'il a bien rempli cette charge, mes collègues peuvent en juger aussi bien que moi. J'ai assisté assez régulièrement aux séances du comité des chemins de fer et je dois rendre à l'honorable député cet hommage qu'il a toujours rempli ses devoirs avec impartialité. De tous les membres du cabinet c'est celui qui doit être le mieux versé dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. A titre de directeur de ce ministère, c'était là sa spécialité; il a consacré à cette besogne tout

M. CARROLL.

son temps et toute son attention, et par conséquent, à mon avis, l'opinion qu'il a émise au sujet de la construction de ce chemin de fer transcontinental l'emporte sur l'avis de tous les autres membres du cabinet. Occupant une position si élevée; après avoir détenu pendant sept ans ce portefeuille, il faut qu'il ait de bien fortes convictions pour prendre l'attitude qu'il a adoptée dans les circonstances. Il faut qu'il soit bien fermement convaincu qu'en adoptant le plan proposé par le gouvernement, il sacrifierait les intérêts du peuple canadien. Il a préféré sacrifier son portefeuille. Un homme de ce caractère, qu'il ait tort ou qu'il ait raison, mérite l'estime de ses concitoyens.

La dette actuelle du pays, si je ne me trompe, est d'environ \$275,000,000. La construction de ce chemin de fer, d'après une estimation modérée ajouterait à cette dette \$125,000,000 et la porterait à \$400,000,000. Le député de Grey-est (M. Sproule) nous dit que cette addition de \$125,000,000 à la dette grèverait de \$125 chaque famille canadienne. Je le demande au premier ministre ou à ses collègues présents et surtout au ministre du Commerce qui s'est si souvent plaint des prodigalités du gouvernement conservateur: approuve-t-il le projet du gouvernement? Jadis, le ministre du Commerce s'évertuait à prouver que le parti conservateur grevait le pays d'une dette écrasante, et d'impôts tout à fait disproportionnés à une population de cinq millions d'âmes. Mettez-vous au pouvoir sériaient ces messieurs en s'adressant au corps électoral, et nous abaisserons les taxes; nous diminuerons la dette publique; nous vous débarrasserons de cet infâme et inique régime qui presse le peuple et paralyse le progrès du pays.

Or, je le demande, ont-ils réduit de beaucoup la dette? Ont-ils réduit l'impôt? Ont-ils réalisé même une économie de quatre à cinq millions? Il est étonnant que des hommes qui occupent des postes de confiance au pays refusent de réaliser toutes les promesses les plus solennelles et de tenir les engagements les plus sacrés.

En établissant la comparaison entre le projet du gouvernement et le contre-projet du chef de l'opposition, je me suis convaincu que celui-ci l'emporte de beaucoup sur le premier. Le chef de l'opposition propose d'abord de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne en achetant le Canada-Atlantique au prix de \$12,000,000. D'aucuns pensent qu'il coûterait \$15,000,000. Quand cela serait, nous utiliserions un chemin de fer qui a coûté au pays \$70,000,000 au lieu de le mettre au rancart. Nous voulons prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, afin qu'il puisse participer au transport des produits de l'est vers les marchés extérieurs.

Voilà un projet qui s'impose à l'approbation des populations de l'ouest, et de celles des anciennes provinces. L'Intercolonial nous a coûté \$70,000,000; nous l'avons outillé à grands frais de matériel roulant, de