

que est si avancée qu'on en est arrivé à pouvoir transmettre économiquement de l'électricité jusqu'à 500 milles de distance, il est évident que le temps est arrivé où nous devrions donner plus d'attention au développement de chemins électriques pour le plus grand avantage du pays. Nous voyons aujourd'hui, par exemple, que dans le royaume de Suède, on est en train de se passer complètement de la vapeur sur les chemins de fer. On a pu constater, en Suède, qu'il y avait là des chutes pouvant développer des forces de 2,000,000 à 4,000,000 de chevaux-vapeur. Ainsi qu'en fait foi le "Financial News" l'électricité y est en train de supplanter complètement la vapeur. C'est la même chose en Norvège. Mais nous n'avons pas besoin d'aller prendre nos exemples aussi loin. Je pourrais vous citer un article paru l'an dernier dans l'"Electrician," au sujet de tramways électriques dans les villes, où l'on voit que les capitaux placés actuellement aux Etats-Unis dans les chemins de fer électriques représentent l'énorme somme de 1 milliard 600 millions de dollars, produisant environ \$7,000,000 par année en dividendes. Ces chemins emploient 300,000 personnes, à qui l'on paie 250 millions de dollars par année. Il y a, en tout, 20,000 milles de chemins, avec 60,000 voitures. Je n'ai pas même besoin, pour mes exemples, de sortir du Canada. Dans la province de Québec nous voyons que le chemin Québec, Montmorency et Charlevoix a vu ses affaires se développer à un tel point que ses recettes sont passées de \$44,241 qu'elles étaient l'année d'avant à \$73,292 l'année dernière. J'ignore quelle peut être, au juste, la longueur de ce chemin, mais je crois qu'il a une longueur de voie d'environ 30 milles. Ce chemin transporte non seulement des voyageurs, mais aussi de grandes quantités de marchandises, et l'on constate que la force motrice électrique revient à bien meilleur marché que la vapeur. Aux Etats-Unis il y a, entre Hudson et Albany, sur une distance d'entre 40 à 50 milles, un réseau de chemins de fer électriques faisant le transport des marchandises et des voyageurs à bien meilleur marché qu'on ne pourrait le faire avec la vapeur.

En Italie, les conditions sont telles que nous n'éprouvons aucune difficulté pour comparer le coût de la vapeur et de l'électricité dans l'exploitation des chemins de fer. Il y a, en Italie, des chemins de fer électriques fonctionnant parallèlement aux chemins de fer à vapeur, et l'on constate que l'électricité revient à bien meilleur marché que la vapeur. On pourrait peut-être nous faire observer qu'il ne saurait s'agir ici du transport des marchandises; mais je prétends cependant qu'on a pu déjà parfaitement démontrer que ces chemins de fer électriques pouvaient transporter les marchandises à meilleur marché que les chemins à vapeur. On construit actuellement un chemin de fer, de Niagara-Falls à Rochester, sur une distance de 120 milles,

où les voitures seront mises en mouvement par la force motrice transmise par les chutes de Niagara. Si j'insiste ici sur ce sujet du développement de l'électricité, c'est parce que je crois que le temps est arrivé où nous devons songer, au Canada, à encourager la construction de chemin de fer électrique pour le plus grand avantage de nos cultivateurs et autres producteurs. Si vous allez dans l'Etat du Massachusetts, vous voyez qu'il y a là un véritable réseau de chemin de fer électrique qui rendent d'immenses services. Les mêmes changements sont aussi en train de s'opérer dans l'Etat de New-York. Nous ne saurions jamais trop exagérer l'importance des grandes forces hydrauliques que nous avons au Canada. Les Etats de la Nouvelle-Angleterre sont les territoires les plus rocheux et les plus stériles qu'il y ait aux Etats-Unis, mais les grandes forces hydrauliques que l'on y voit leur ont cependant donné la prééminence dans le champ de l'industrie. J'ai été très intéressé de lire dans un rapport de l'assemblée de l'Association des ingénieurs civils, tenue à Westminster, que l'un des plus grands ingénieurs électriciens du monde entier y avait déclaré que les grandes lignes de chemin de fer seraient forcées, qu'elles le veuillent ou non, d'employer avant longtemps l'électricité.

Il me semble, M. l'Orateur, que le gouvernement agit ici complètement à l'aveuglette. Il a attendu que la session touche à sa fin pour nous soumettre un projet gigantesque, projet qui va nous entraîner à une dépense d'entre 90 à 100 millions de dollars pour la construction de la section Moncton-Winnipeg, cette section devant ensuite être transférée au Grand-Tronc-Pacifique pendant une période de cinquante ans. On aurait dû réfléchir davantage avant de se lancer dans cette entreprise. On aurait dû s'entourer de plus de renseignements. Le gouvernement aurait dû être parfaitement en mesure de donner à cette Chambre une idée du pays que ce chemin de fer devra traverser. Le Canada est sur la voie du succès; il veut avoir sa part du commerce du monde; il en est arrivé à un point où un faux pas pourrait entraîner de graves conséquences. Le projet en question serait selon moi, l'un de ces faux pas. L'adoption d'un semblable projet nous entraînerait à des dépenses énormes, et une fois sur la pente nous ne pourrions plus revenir en arrière. Je suis absolument opposé à ce qu'on augmente à ce point le chiffre de notre dette publique. Ce projet ne contient aucune disposition pour la réduction des taux, et il ne nous donnera aucune réduction de ce genre. Il n'apportera, non plus, aucun soulagement à nos populations de l'ouest. Ce chemin ne pourra jamais lutter avantageusement avec la voie des lacs et des chemins de fer. Je m'oppose à ce que le Canada construise 1,800 milles de chemin de fer dans la partie la moins rémunératrice du pays, et qu'il transfère ensuite ce chemin