

Sault-Sainte-Marie, et en communication directe avec Winnipeg par les lignes qui existent aujourd'hui entre Duluth et cette dernière ville. Nous avons fait depuis nombre d'années des dépenses énormes pour la construction des canaux afin de mettre les villes du Canada en rapports commerciaux avec les fertiles États de l'Ouest des États-Unis. Aujourd'hui, grâce aux chemins de fer du sud du Lac Supérieur, nous n'aurions qu'à construire quelques milles de voie ferrée, dépenser deux ou trois millions de piastres pour nous donner sans restriction, sans compétition possible le commerce de un million et demi d'âmes occupant un des endroits les plus fertiles du monde.

Notre pauvre province de Québec depuis plusieurs années est dans une position financière alarmante; nous avons chaque année des déficits de plusieurs cent milles piastres. Je crois, M. le président, que le seul espoir qui nous reste de combler ces déficits repose sur les revenus de notre chemin de fer national, le Q. M. O. & O. Le gouvernement peut, avec une légère dépense fournir d'ici à deux ou trois ans à notre chemin de fer un trafic considérable qui nous donnerait des milliers de piastres et qui nous aiderait à solder nos dépenses provinciales tout en faisant beaucoup pour la prospérité commerciale de nos villes. Mais on a prétendu que l'embranchement du Sault se construirait par la force des choses et que ce qu'il nous fallait pour le moment c'était la construction de la ligne au nord du lac Supérieur afin d'assurer un débouché pour les produits du nord-ouest et pour que ces produits passent par le Canada et non par les États-Unis. M. le président, si l'embranchement du Sault se construit, il n'y a aucune raison de construire la section Est du Pacifique parcequ'alors cette section sera complètement inutile. Quand au commerce du nord-ouest il n'y a qu'un endroit par où il puisse passer dans quelques années d'ici, c'est par Montréal. Il y aura en effet, d'après ce que je viens de dire, trois débouchés pour le nord-ouest: la section est du Pacifique, la navigation du lac Supérieur, et une ligne non interrompue de chemin de fer au sud du lac Supérieur. Les produits du nord-ouest partiront de Winnipeg par l'embranchement de Pembina jusqu'à Emerson; seront transportés de là par le "St. Paul et Manitoba" et le *Northern Pacific Railway* jusqu'à Duluth; de Duluth au Sault Sainte-Marie, par les voies ferrées actuellement en construction entre ces deux points.

La distance de Winnipeg à Montréal par ces deux lignes est exactement la même, il n'y a que 13 milles de différence. Le trajet par la navigation du lac Supérieur est d'une centaine de milles plus court. Le débouché offert par chacune de ces voies de communication est de quelques centaines de milles plus court que toute communication sur le territoire américain avec les marchés de New-York et de Boston. Les lignes au sud du lac Supérieur ont sur la section est du Pacifique l'avantage d'être un chemin de première classe, tandis que cette dernière, d'après les termes mêmes du contrat, ne sera qu'un chemin de troisième classe. Elle sera d'un entretien beaucoup facile en hiver. Pour se convaincre de cela, il n'y a qu'à considérer que le tracé du nord du lac Supérieur, est situé à deux degrés plus au nord que Québec. Ayant en outre l'avantage de passer sur un territoire habité, et devant avoir le trafic des plus fertiles États de l'Ouest, elle aura beaucoup de fret et pourra, pour toutes ces raisons, transporter les produits et les différents articles de commerce à des prix beaucoup plus réduits. Il n'y a pas de doute que la section est ne pourra en aucune manière supporter la compétition. On s'expliquerait difficilement la politique du gouvernement, si l'honorable ministre des Travaux publics ne nous en avait donné la grande raison, celle qui prime toutes les autres, et qui est une raison purement sentimentale. En effet, l'honorable ministre, dans un mouvement oratoire disait il y a quelques jours à cette honorable Chambre: "Ce qu'il nous faut, c'est un chemin de fer canadien, et passant sur le territoire canadien." Le patriotisme a toujours sa place dans les affaires de ce

monde, et je ne puis que féliciter l'honorable ministre d'avoir conservé à son âge autant d'enthousiasme. Je lui ferai remarquer, cependant, que le commerce, lui, n'a pas de nationalité. Le commerce, qui n'a pas le patriotisme de l'honorable ministre, suivra probablement la route qu'il trouvera la plus avantageuse, et cette ligne est incontestablement la ligne américaine au sud du lac Supérieur, et l'embranchement du Sault Sainte-Marie.

Ainsi, M. le Président la prospérité de nos chemins de fer canadiens, la prospérité de nos villes, les intérêts généraux de notre commerce, tout impose au gouvernement l'obligation de construire l'embranchement du Sault.

D'un autre côté, le mauvais état de nos finances, la dette énorme qui pèse actuellement sur le peuple du Canada et j'ajouterais même l'inutilité de la section est du Pacifique, tant qu'il y aura pas une population de un million à deux millions entre fort William et Selkirk, toutes ces considérations imposent au ministre le devoir impérieux de retarder la construction de la section est du Pacifique.

Je n'occuperai pas l'attention de cette Chambre sur les clauses du contrat qui ont été traitées au long par d'autres honorables messieurs. Je dirai seulement qu'il y a des petites clauses, toutes courtes, de quelques lignes qui renferment des millions. L'exemption de taxes sur tous les matériaux qui entrent dans la construction du chemin a été estimée à une dizaine de millions. L'exemption sur les terres du syndicat de toutes taxes, municipales, scolaires, fédérales et locales, peut-être estimée à un demi-million de piastres par année; faisant pour vingt ans quelques vingt millions de piastres. C'est, en tout, une vingtaine de millions qui prennent très peu de place dans le contrat.

Mais il est une autre clause d'une grande importance, ou ce sens qu'elle tend à établir dans le Nord-Ouest un état social qui a été condamné dans des circonstances antérieures non-seulement par le parti libéral, mais aussi par le parti conservateur de ce pays. En effet, la cession des terres au syndicat, sans réserves, sans aucune restriction établira infailliblement au Nord-Ouest le règne des grands propriétaires, Les vétérans de notre politique canadienne qui ont combattu pendant des années pour l'abolition de la tenure seigneuriale, regretteront la position que le ministre fait aux habitants du Nord-Ouest. Depuis l'abolition de la tenure seigneuriale, le parti conservateur a toujours disputé au parti libéral dans la presse, et sur les hustings l'honneur d'avoir délivré le peuple de la province de Québec de ce reste de féodalité. Je suis surpris de voir le même parti politique, les mêmes hommes, qui nous ont disputé cet honneur, faire sur ce point une abdication complète des principes qu'ils professaient alors; je suis surpris de les voir établir parmi les colons du Nord-Ouest qui seront des sujets britanniques comme nous, des compatriotes, un état social qui a été condamné autrefois dans le Bas-Canada par toute la population sans distinction de partis politiques. Je m'opposerai donc au contrat actuel parce qu'il tend à établir, dans le grand Nord-Ouest du Canada, un état social nullement en harmonie avec les principes professés jusqu'ici, non-seulement par le parti libéral mais aussi par le parti conservateur du Canada.

Je regrette que le gouvernement ne se conforme pas à l'opinion publique qui demande la construction de l'embranchement du Sault, comme étant un moyen d'augmenter considérablement la prospérité du pays.

Je m'oppose au contrat du gouvernement avec le syndicat, parceque, outre les octrois de terres, il impose au pays une dette de soixante millions de piastres qui ne sera pas éteinte par la vente des terres du Nord-Ouest, mais au contraire qui ne fera que s'accroître.

Je crois qu'il est imprudent d'imposer cette nouvelle charge à un pauvre pays comme le nôtre dont la dette s'élève déjà à au-delà de quarante piastres par tête.