

10 juillet, M. Blair démissionna, mais le fait fut tenu secret. Le 15 juillet, sa démission fut rendue publique et le 30, le premier ministre présentait le bill du Grand-Tronc-Pacifique et déclarait que ce n'était plus le temps de délibérer, ni de chercher à obtenir des renseignements.

Qu'était-il survenu dans ce court espace de temps, pour changer si radicalement les intentions des ministres ? Le 19 mai, date du décret du conseil, le gouvernement était certainement décidé à soumettre toute la question des transports à une commission. Le 11 juillet, le directeur général des Postes, comme je viens de le dire, nous laissait entendre que le gouvernement était toujours dans les mêmes dispositions au sujet de cette commission. Il avait même choisi sir William Van Horne pour la présider et à ce propos, on me permit de citer les déclarations de sir William que je trouve dans une entrevue, donnée à Toronto, le 5 août dernier. Voici ce qu'il disait :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre chemin de fer passant entièrement sur le sol Canadien ne transporteront jamais volontairement par voie toute ferrée au nord des Grands Lacs, jusqu'à un port canadien de l'Atlantique, du blé destiné à l'exportation, pour la simple raison qu'il n'y aura jamais de profit dans ce transport, et la construction d'un chemin de fer entièrement canadien d'un océan à l'autre ne résoudra jamais le problème du transport dans l'ouest.

* * * * *

Sir William est aussi d'opinion que la construction d'un autre chemin de fer transcontinental n'est pas nécessaire au développement de l'ouest. Il considère que cette idée de construire une ligne stratégique n'est que le résultat de la panique qui, de temps à autre, s'empare des esprits, par suite d'une sollicitude exagérée pour la sécurité du pays.

" N'avons-nous pas déjà ", dit sir William Van Horne, " un chemin de fer entièrement canadien, depuis Québec jusqu'à Vancouver ? N'est-il pas construit entièrement sur le territoire canadien ? C'est un enfantillage de vouloir construire un chemin très loin dans le nord pour atteindre l'ouest. Cette partie du Canada, à travers laquelle passera le nouveau chemin, fournit très peu de grain. Il peut arriver que le Canadien du Pacifique en transporte un wagon par ci, par là, mais je déclare catégoriquement que pas une seule ligne entièrement canadienne, peu importe par qui elle sera construite et exploitée, ne transportera volontairement un seul wagon de blé, à l'est de Port-Arthur, sur son chemin. Nous en transportons un, de temps à autre, quand il y a encombrement sur les navires en hiver, dans les cas de nécessité absolue. La règle générale, c'est d'expédier le grain sur des bateaux, par le canal Érie ".

Avant d'engager le pays dans une entreprise comme celle-là, il n'est que juste de lui donner le temps de l'étudier. Et quelle chance avons-nous eu de l'étudier ? Le projet nous a été soumis à la fin de la session. Personne ne le connaissait avant le 30 juillet, et si, comme on le dit, nous devons avoir des élections dans quelques mois, comment veut-on que les électeurs soient en état de se pro-

M. PRINGLE.

noncer ? Cette occasion ne leur sera pas donnée, car le bill aura été adopté par le parlement et le pays sera tenu de construire ce chemin de fer transcontinental.

L'honorable premier ministre dit que la construction d'un chemin de fer des côtes du Pacifique aux côtes de l'Atlantique est une nécessité nationale, ainsi qu'une nécessité commerciale. On pourrait conclure de là que cette route n'existe pas déjà. Mais tout le monde sait le contraire. Nous savons tous que le Canada possède une voie ferrée allant d'un océan à l'autre, de sorte que cet épouvantail agité par l'honorable premier ministre ne repose sur rien et ne mérite pas qu'on s'y arrête. Plus le débat se prolonge, moins nos adversaires s'occupent de cette question du transit en entrepôt. Ils comprennent que c'est un argument ridicule à donner pour justifier la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Quand l'honorable premier ministre s'est-il aperçu que ce chemin était d'une nécessité urgente ? Le 12 mars, à l'ouverture des Chambres, il ne s'en doutait pas encore. Le 19 mai, quand cette adresse concernant la commission des transports fut adoptée, il ne s'en était pas encore aperçu. Ce n'est que le 30 juillet qu'il semble s'être convaincu de ce pressant besoin.

Je ne veux pas douter un seul instant des ressources de ce pays. J'y crois aussi fermement que qui que ce soit dans cette Chambre. Je suis convaincu que le nord de la province de Québec renferme de grandes richesses, ainsi que certaines parties du nord d'Ontario, mais nous ne les connaissons pas. N'aurait-il pas été préférable de confier à cette commission des transports le soin de faire une enquête complète sur la question. Le gouvernement n'aurait-il pas mieux fait de consacrer une certaine somme à faire faire des explorations, afin que nous sachions exactement à quoi nous en tenir sur cette partie du pays, avant de se lancer dans une pareille entreprise qui coûtera de \$100,000,000 à \$120,000,000 ?

Les orateurs de la droite ne nous ont pas donné une seule bonne raison pour justifier la construction immédiate de ce chemin. Je me permettrai d'analyser le projet du gouvernement, en commençant par l'extrémité est. Il faudra d'abord construire une nouvelle ligne entre Moncton et Québec. Nous avons déjà l'Intercolonial qui traverse cette partie du pays. Il nous a coûté plus de \$70,000,000 et depuis sept ans le présent gouvernement a dépensé \$15,000,000 sur cette ligne. Cette partie du projet a été si habilement et si clairement discutée par plusieurs de mes collègues, que je ne m'y arrêterai que pour dire que cette partie du chemin entre Moncton est plus qu'utile. Non seulement il est inutile de construire cette ligne, mais ce serait une grave erreur de le faire, car cela nuirait à l'Intercolonial qui coûte déjà plus de soixante-dix millions à l'État.