

Nous avons donc, à l'heure qu'il est, un chemin de fer transcontinental en pleine opération et un autre qui, avec une aide raisonnable du gouvernement, en deviendra un autre, dans un avenir très rapproché. Dans ces circonstances, il est difficile de faire comprendre au peuple l'urgente nécessité d'entreprendre la construction de ce que j'appellerai un troisième chemin de fer transcontinental pour desservir une population que l'honorable premier ministre fixe à six millions. Il me semble qu'une population de six millions pourrait être satisfaite avec moins de trois chemins de fer transcontinentaux. Il me semble aussi qu'il sera peut-être difficile pour une population de six millions, disséminée sur un énorme territoire, de fournir un trafic suffisant pour utiliser avantageusement les moyens de transport que lui offriront trois chemins de fer de la nature de ceux que nous avons déjà et de celui qu'il est question de construire.

La proposition de dépenser \$175,000,000 pour la construction de ce nouveau chemin, aura donc pour conséquence d'amener les contribuables à se demander dans quel but cette ligne est construite, et s'il y a une nécessité urgente à encourir, dès à présent, de pareilles obligations. Je suis heureux de dire qu'une dépense de \$175,000,000 n'est pas de nature à accabler le pays, grâce à sa prospérité présente et aux bienveillantes promesses de l'avenir. Si cette somme était judicieusement employée à quelque œuvre utile dont on pourrait attendre des résultats équivalents, personne ne devrait s'en alarmer quels que fussent ses instincts de conservatisme. Si cette somme était consacrée à la défense nationale ; si elle était affectée à garantir la sécurité de la nation, ou à nous assurer des avantages exceptionnels, je me croirais justifiable d'appuyer un semblable projet, même au coût de \$175,000,000. Mais, d'un autre côté, il me faudrait de bien forts arguments pour m'amener à approuver une pareille dépense dans le but de construire un troisième chemin de fer transcontinental dont les avantages et la nécessité immédiate sont plus que problématiques.

Un des traits les plus saillants de ce projet, c'est que tout en imposant à la nation de si énormes obligations, l'argent sera employé de telle façon que le chemin une fois construit, sera la propriété exclusive d'une compagnie privée, sans que l'Etat ait rien à y voir. Dans ces conditions, nous sommes naturellement portés à nous demander ce que peut bien représenter une somme de \$175,000,000. Songeons un instant que la dette nette du Canada est de \$250,000,000, que cette somme représente toutes les dettes réunies de l'Amérique britannique du Nord ; toutes les dettes accumulées depuis le jour où le premier homme blanc mit le pied sur le sol ; toutes les dettes de toutes les provinces, contractées avant la confédération et toutes les dettes contractées par le Canada depuis

la confédération ; en un mot c'est le résultat de toutes les dettes accumulées depuis des centaines d'années.

Ainsi, quand on compare à la dette du Canada cette obligation qu'entraînera l'adoption du projet de l'honorable premier ministre, on constate qu'elle est égale aux trois quarts des obligations contractées par tous les gouvernements provinciaux et par le gouvernement fédéral, depuis la fondation de la Confédération jusqu'à ce jour, déduction faite des remboursements opérés au moyen du fonds d'amortissement.

Ainsi, malgré la prospérité du pays, c'est donc une très lourde obligation à contracter. Il n'y a que l'absolue nécessité de cette entreprise et la certitude qu'elle sera d'un grand avantage pour le Canada, qui pourraient nous justifier de la mettre à exécution. J'ai le regret de dire que les raisons qui ont été données ne sont pas de nature à convaincre les gens censés que la construction de ce chemin de fer est immédiatement nécessaire, ni qu'il aedommagera les contribuables des sacrifices qu'ils auront faits. L'an dernier, quand l'honorable premier ministre a déposé son projet, il nous a donné certaines raisons qu'il disait être d'une importance nationale et urgentes. Avec toutes les apparences de la plus entière sincérité, il déclarait que chaque jour, que chaque heure de retard constituait un danger. Il expliqua que la construction de ce chemin de fer ferait disparaître une source de danger qui menaçait notre commerce—l'abolition du privilège de transit en entrepôt. Il laissa la Chambre et le pays sous l'impression que, dans son opinion, ce privilège pouvait nous être enlevé d'un moment à l'autre ; que les relations amicales qui existent depuis nombre d'années entre les Etats-Unis et le Canada pouvaient être brusquement interrompues. Mais, à mon sens, l'honorable premier ministre n'a pas réussi à prouver que ses craintes étaient bien fondées. Nous savons tous que ce privilège est très avantageux, qu'il est le résultat de la courtoisie internationale entre les peuples, pour le plus grand bien les deux parties. Je n'ai jamais compris que ce privilège que les Etats-Unis nous accordent depuis bien des années, fût menacé. Je vois même une foule de raisons propres à nous convaincre que ce danger n'existe pas. Les énormes avantages que retirent les Etats-Unis de son commerce avec les Indes occidentales, ne sont possibles que grâce aux relations amicales que les Américains ont avec nous, et parce qu'ils permettent à nos navires l'usage de leurs ports et à nos marchandises, le transit à travers leur territoire.

Je vois que l'honorable premier ministre n'a pas l'air tout à fait de cette opinion, mais bien que je n'aie pas, en ce moment les preuves sous la main, je crois être en état de lui rappeler une convention en vertu de laquelle ce privilège commercial était mutuellement garanti. Il y a aussi cette