

position de l'honorable député de Jacques-Cartier dans la province de Québec, il est prêt à construire un chemin de colonisation de Moncton à Winnipeg. Ce n'est pas tout, qu'on me permette de citer encore l'honorable chef de l'opposition et on verra qu'il ne se prive de rien moins que jamais. Il dit encore, en parlant du chemin de colonisation entre Québec et Winnipeg :

Not only build that line, but operate it as a government line. A government line, it seems to me would be peculiarly suitable to that country for colonization purposes, and I see no reason why the problem should not be solved in that way. If within a certain number of years, a practical route be found, then extend that road to the Pacific coast ? Build it as a government road from Quebec to the coast.

Il ne s'agit plus d'arrêter à Winnipeg, le voilà, dans son deuxième projet de transcontinental, rendu à la côte du Pacifique. Eh bien ! M. l'Orateur, je n'ai pas plus loin en ce qui concerne le projet de l'honorable chef de l'opposition ; mais je crois qu'une estimation de \$20,000 du mille pour un chemin de colonisation, offert à l'honorable député de Jacques-Cartier, n'est pas excessive, et que si on considère ce chemin de Moncton à la côte du Pacifique, comme je viens de le mentionner dans cette citation, nous arrivons bien à un montant total pour les deux transcontinentaux de \$205,000,000. J'avoue, M. l'Orateur, que quand j'ai entendu le chef de l'opposition dire, l'autre jour, qu'il n'avait pas peur de dépenser de l'argent, je n'ai pas été surpris. On me permettra de citer ses propres paroles :

There is no reason to be afraid of spending money. I am not afraid of spending money. And the country is not afraid of spending money.

Voilà les déclarations du chef de l'opposition.

Je crois que l'estimation qu'a donné du projet du gouvernement, l'autre jour, l'honorable député de Jacques-Cartier, dans son discours au lac Mégantic, c'est-à-dire \$100,000,000, est laissé loin dans l'ombre, malgré qu'elle soit bien exagérée.

Mais j'ai laissé de côté, dans mes remarques, l'outillage de ces lignes. J'ai également laissé de côté l'outillage des ports de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi que ceux de la Baie Georgienne. Je n'ai nullement fait mention, non plus, des élévateurs et des granges, dont parlait il y a un instant l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis)—toutes choses rendues nécessaires par le projet du chef de l'opposition. Si nous faisons entrer en ligne de compte les dépenses extraordinaires qu'entraînerait ce projet extravagant, je crois que nous arriverons facilement dans les \$300,000,000.

De son côté, le projet du gouvernement est simple. Cette ligne s'étend de Moncton à l'ouest. Elle s'étend de Moncton à Lévis, ou à Québec ; de Québec à Winnipeg ; de Winnipeg à Edmonton, et d'Edmonton à

M. BELAND.

Port-Simpson. Elle traverse une très belle région : entre autres, les beaux comtés de Rimouski, Témiscouata, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Bellechasse, Dorchester et Lévis.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre pour lui demander si ce chemin doit traverser le comté de Beauce ?

M. BELAND : Non, le comté de Beauce ne se trouve pas traversé par cette ligne, et si je parle en faveur du projet ministériel, ce n'est donc pas parce qu'il traverse mon comté, mais parce que je suis convaincu que cette politique est destinée à faire le progrès industriel, commercial et colonisateur du Canada. Voilà le point de vue élevé que j'adopte. J'appuie ce projet parce qu'il est destiné à ouvrir et à développer un immense territoire, extrêmement fertile, extrêmement propre à la colonisation et à l'agriculture, contenant, en outre, d'immenses ressources de tous genres : bois de pulpe, minéraux et le reste. De Québec à Winnipeg, cette ligne traversera un pays magnifique ; cette région ne le cède en rien en valeur et en ressources à n'importe quelle autre partie du pays, à n'importe quelle autre région au sud de la Baie James et du lac Népigon. Elle renferme des richesses minérales et de bois de pulpe presque incalculables, et ces richesses seront mises en valeur par la construction du transcontinental national.

De Winnipeg à Edmonton ; ai-je besoin de m'arrêter bien longtemps pour prouver que les prairies que ce chemin traversera là sont extrêmement fertiles et propres à la culture du blé ?

La section des Montagnes Rocheuses n'est pas précisément avantageuse, mais pour atteindre la côte du Pacifique il faut bien la traverser.

Voyons maintenant quel sera le coût de ce chemin de fer. Le projet préconisé par le chef de l'opposition coûterait deux cent cinq millions, sans compter l'outillage des ports, des canaux, la construction d'élévateurs, et le reste. De son côté, le projet du gouvernement, d'après l'évaluation la plus fantaisiste faite par certain député de l'opposition, ne doit pas coûter plus de cent millions de piastres, en chiffres ronds. Je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier a dit que ce chemin de fer pourrait être construit pour moins que cela, pour environ soixante millions, en chiffres ronds.

L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) en a évalué le coût à quatre-vingt-trois millions. Que dit l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) ? Il déclare que le coût ne dépassera pas cinquante-quatre millions, et que le montant total que le pays devra déboursier pour l'intérêt sur le capital engagé—ce capital nous revenant sous forme de propriété du chemin—ne dépassera pas treize millions en tout. Je crois que l'évaluation faite par l'honorable ministre des