

la farine et 70 pour cent du blé qui sont expédiés de Chicago.

De sorte que ces navires des lacs transportent 70 pour 100 du blé, ou près de deux fois la quantité transportée par les chemins de fer. Le député de Norfolk (M. Charlton) a voulu nous faire croire que si les chemins de fer ne pouvaient faire concurrence aux voies navigables, c'est parce qu'ils n'étaient pas convenablement outillés, et que si leurs voies étaient en meilleur état et leurs locomotives plus puissantes, le résultat serait différent. Mais il disait le contraire le 26 mai, et je suis obligé de croire qu'il parlait franchement dans cette dernière circonstance. Il peut avoir modifié sa manière de voir depuis cette date, mais quand nous songeons que les voies ferrées qui relient Chicago à New-York constituent les réseaux des chemins de fer les mieux outillés de l'univers, il est difficile de s'expliquer ce changement. Et si nous voulons construire à travers cette partie du pays jusqu'à Winnipeg un chemin de fer qui soit légal, sous tous les rapports, des chemins de fer qui existent entre Chicago et New-York, ce n'est pas \$28,000 par mille que coûtera sa construction, mais bien \$60,000.

Que l'on me permette de citer une autre partie du discours prononcé par le député de Sainte-Marie :

En 1901, entre Chicago et New-York, les tarifs étaient comme suit :—Pour la route des lacs et des canaux, 5.11 ; par la route des lacs et par chemins de fer, 5.54, et entièrement par chemins de fer, 9.82.

Soit près du double. Ainsi donc, bien que les chemins de fer de Chicago à New-York soient parfaits sous tous les rapports de la construction, leurs taux de transport sont près de deux fois plus élevés que les taux de transport par eau, bien que la distance soit deux fois plus considérable, et le député de Norfolk ne peut songer à construire un chemin de fer à travers cette région jusqu'à Winnipeg, qui soit jamais en état de faire concurrence à la voie navigable pour le transport des marchandises. Cette prétention est absurde.

Comme le chemin de fer projeté laisse de côté et n'utilise pas nos voies navigables, il ne peut devenir la route la moins dispendieuse et produire le moindre changement dans les tarifs actuels. De sorte que, une fois ce chemin construit et tout cet argent dépensé, nous nous trouverons encore au même point quant à ce qui concerne les tarifs, nos voies de transport auront encore à faire face aux mêmes difficultés, et la commission des transports aura encore à résoudre le même problème.

Je voterai également contre ce projet du gouvernement parce que l'on n'a pas démontré la nécessité qu'il y a de construire cette partie de la voie de Lévis à Moncton. L'honorable député de Lambton (M. Johnston) s'est servi vendredi soir des paroles suivantes :

M. VROOMAN.

A mesure que ce débat se continue de jour en jour, la politique du gouvernement gagne du terrain.

Je ne sais comment cela se fait, M. l'Orateur, mais je suis porté à croire le contraire. Il arrive souvent que les médecins diffèrent d'opinion, mais à l'appui de ma prétention permettez-moi de citer l' "Evening News" de Toronto, qui ne professe pas des sentiments hostiles à l'égard de l'administration actuelle. Son gérant et directeur est un grand admirateur du premier ministre, et il ne voudrait pas voir échouer le vaste projet que mon honorable ami a soumis au pays. Lorsque la mesure fut portée pour la première fois à la connaissance du public, le "News" de Toronto sembla l'approuver. Mais le temps passa, et le chef de l'opposition soumit son projet au pays. Le directeur de ce journal s'est mis à étudier les deux projets, et il a trouvé la comparaison tellement défavorable à la proposition du gouvernement, qu'il a commencé à éprouver des craintes sérieuses pour le prestige de son héros, le premier ministre de ce pays. Il a cherché à découvrir de quel côté le vent soufflait, et voici ce qu'il a fini par écrire au sujet de la politique adoptée par le gouvernement :

Le point le plus douteux de la politique du gouvernement au sujet de la construction d'un chemin de fer transcontinental est le prolongement projeté de la ligne courte de Québec à Moncton. Il est certain que la construction de cette partie de la voie va être dispendieuse. Il n'est guère établi que l'on pourra y obtenir des pentes douces. Il se peut que le nouveau chemin ne soit pas supérieur à l'intercolonial, et qu'il s'écoule plusieurs années avant qu'il existe sur son parcours un trafic de gare à gare considérable. En même temps, par sa construction nous allons diminuer les recettes de l'intercolonial, discréditer la propriété de l'Etat, sans obtenir en retour des avantages capables de compenser la dépense que nous allons encourir.

Un peu plus loin il dit encore :

Il semble donc être bien évident que la politique du gouvernement aurait tout à y gagner, bien que cela puisse coûter un peu plus cher au pays, en renonçant à la voie de Moncton, et en prolongeant l'intercolonial jusqu'à Parry-Sound.

Il est bien évident qu'il se sent porté à adopter la politique préconisée par le chef de l'opposition. Le lendemain cet éditeur revenait sur cette même question, ce qui démontre combien il s'y intéresse, et voici ce qu'il disait :

Il y a deux points plus importants que tous les autres dans cette question d'un chemin de fer transcontinental dont il faut s'occuper. Le premier se rapporte aux difficultés qu'offre le prolongement du chemin de fer de Québec à Moncton. Tout le monde sait que l'on en est arrivé à cette décision après coup. Il est inutile de répéter aux lecteurs de ce journal que cette ligne directe d'Edmundston à Moncton est une chose impraticable. Il se peut que l'on réussisse à construire une voie ferrée de Québec à Edmundston, dont les rampes n'excéderont pas 4.10 ; nous ne possédons cependant aucun renseignement absolu sur ce point, et nous sommes en droit de mettre cette prétention en doute.