

les ports de Saint-Jean et d'Halifax, est tel que la population du Canada se trouve dans la nécessité d'unir le littoral du Pacifique à celui de l'Atlantique par la ligne la plus courte possible, en vue du commerce considérable du Canada. Cette opinion de sir Sandford Fleming s'impose avec plus d'à-propos qu'elle ne s'imposait, il y a quarante-cinq ou cinquante ans. Observons que sir Sandford Fleming est un homme qui a vécu cinquante ans en avant de son temps et sa façon de raisonner devrait s'imposer à l'attention et au respect des ingénieurs et des autres habitants du Canada.

Un chemin de fer, construit dans le but de répondre à un besoin national et qui se trouve dans la position faite à l'Intercolonial, n'est pas soumis à de semblables restrictions. Il n'est pas besoin d'argument pour établir que, dans de telles circonstances, tous les ouvrages devraient revêtir la meilleure forme que l'expérience indique, et qu'on ne devrait employer que les matériaux les plus durables. Dans ce cas, le travail est terminé d'une façon permanente et n'exige pas qu'on le renouvelle dans la suite. La première dépense constitue le seul coût et, en fin de compte, l'ouvrage exécuté pour durer est celui qui coûte beaucoup moins cher.

Voici ce qui sert de base aux observations que j'adresse à cette Chambre et à vous-même, monsieur l'Orateur, sur ce grave problème qui préoccupe, aujourd'hui, l'attention non seulement de tous les membres de cette Chambre, mais encore celle de toute la population de ce pays. J'affirme qu'aujourd'hui, si le Gouvernement entend de construire un chemin de fer ou un canal, le peuple du Canada, la population d'Ontario —étant donné que les ministres veulent construire un nouveau canal de Welland— ne s'attend pas à ce que ce dernier ouvrage n'ait que neuf ou que dix pieds de profondeur, ce qui est le cas de celui qui existe, aujourd'hui. Le Gouvernement veut dépenser de \$60,000,000 à \$75,000,000 à l'amélioration de ce canal, travail dont bénéficiera le peuple des Etats-Unis dans une mesure qui sera aussi grande que celle que représentera pour la population du Canada l'exécution de ces travaux. En effet, seule la population d'Ontario retirera des bénéfices de cet ouvrage; celui-ci ne rapportera pas le moindre avantage à la population des Provinces maritimes échelonnée le long du littoral de l'Atlantique. Cependant, en ma qualité de Canadien, je ne me laisserai jamais influencer par des considérations de clocher et, venant du littoral septentrional du Nouveau-Brunswick, je voterai avec plaisir les \$60,000,000 ou \$70,000,000 dont on peut avoir besoin pour parachever le canal. J'approuverai également la construction du canal de la baie Georgienne. Nous acquitterons avec plaisir notre part du coût de ces travaux,

[M. Turgeon.]

parce que la prospérité d'une partie du Canada sera la prospérité du reste du pays et que le bien-être de mon voisin ne me cause aucun tort. Ce n'est qu'animés de tels sentiments patriotiques et nationaux que nous pouvons espérer faire du Canada ce qu'il est destiné à devenir à la fin de ce vingtième siècle.

Je tiens à faire observer aux membres de cette Chambre la distinction qu'établit sir Sandford Fleming entre une entreprise nationale et celle confiée à une corporation particulière. J'ai écouté avec une attention soutenue le discours de mon honorable et intelligent ami le solliciteur général (M. Meighen), un jeune homme qui ne compte pas d'admirateur plus sincère de son talent d'orateur et de ses aptitudes réelles que le représentant de Gloucester lui-même. Toutefois, bien qu'il se soit montré fort rhétoricien et mathématicien, je suis certain que la population du Canada et que les cultivateurs de l'Ouest qui liront son discours se perdront dans son labyrinthe de subtilités. Il leur faudra une révélation céleste pour se guider dans ce méandre de chiffres et d'arguments subtiles, et je suis certain que la Providence n'est pas disposée à accorder cette prescience divine à MM. Gutelius et Staunton, parce qu'ils ne la méritent pas. On a dit et répété, en cette Chambre, que le Pacifique-Canadien et les autres compagnies, celle du Grand-Tronc-Pacifique comprise, se servent dans la construction de leurs lignes secondaires, de ce qu'il appelle des ponts en bois, de ponts de chevalets, de rampes d'élan. La population de l'Ouest sait ce qui s'est produit, lors de la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce dernier fut la première voie ferrée construite dans cette région et cet ouvrage a coûté au Trésor public du Canada un montant beaucoup plus considérable que ne l'est celui du Transcontinental national qui restera, lui, la propriété du Canada. Mais il en a été, quant à la construction du Pacifique-Canadien, ce qui en fut de celle de toutes les voies ferrées appartenant à toutes les compagnies particulières qui ont construit des chemins de fer dans une région nouvelle, la voie fut construite à aussi peu de frais possible. La population de l'Ouest a fait entendre des plaintes, sous le prétexte qu'elle était saignée à blanc par ce chemin de fer qui réclamait des taux exorbitants pour le transport des marchandises, ce qui lui permettait de reconstruire sa