

tique que nous devons avoir, le câble de l'océan Pacifique et les entrepôts frigorifiques, toutes choses intimement liées entre elles. Quant à ce qui concerne les canaux, l'honorable premier ministre a déclaré à Toronto, il n'y a pas encore bien longtemps, qu'en arrivant au pouvoir, le gouvernement, comprenant que la question des transports était le problème le plus difficile comme le plus important à résoudre, s'est mis immédiatement à l'œuvre. Nous avons décidé, disait-il, détablir un canal de quatorze pieds de profondeur du lac Supérieur au golfe Saint-Laurent, et il a alors promis que l'année suivante la construction de ce canal serait terminée. Mais quels sont les faits ? La vérité c'est que, comme l'a fait remarquer l'ex-ministre des Finances (M. Foster), près de la moitié de l'ouvrage était fait avant leur arrivée au pouvoir. Le canal du Sault Ste-Marie avait été construit au coût de \$3,250,000, et le canal Welland était terminé depuis plusieurs années. Les quatre cinquièmes des canaux de Soulanges et du Saint-Laurent étaient construits lorsque les honorables membres de la droite sont arrivés au pouvoir, et les contrats étaient donnés pour l'autre cinquième. Virtuellement parlant tous les contrats pour ces travaux ont été, accordés par l'ancien gouvernement, pour la construction de canaux contenant quatorze pieds d'eau, l'on en accepte un ou deux à Soulanges, et au sujet desquels j'aurai quelque chose à dire dans un instant. Les libéraux ne peuvent donc pas prétendre pouvoir s'attribuer l'honneur d'avoir résolu la question des transports, quant à ce qui concerne les canaux du Canada. Ils ne pouvaient faire autrement que de permettre de terminer les travaux. Ils ne font simplement que continuer les arrangements conclus pour l'achèvement des travaux, et à part cela, ils n'accomplissent pas les prédictions qu'ils ont faites quant à la date de cet achèvement.

Relativement à ces canaux, je remarque que le ministre des chemins de Fer et Canaux (M. Blair), sur les épaules de qui reposent la direction et l'administration de ces travaux, n'a que peu de choses à dire sur cette question. Au contraire, le ministre des Travaux Publics (M. Tarte), qui ne devrait avoir rien à faire dans ces travaux, comme ministre, dont les devoirs ne consistent qu'à s'occuper de ce qui peut concerner les terminis de ce système—et je constate qu'il a à plus de difficultés à ce sujet qu'il n'en peut supporter, si nous pouvons en juger par les maladresses qu'il commet dans la ville de Montréal—cet honorable monsieur, dis-je, semble avoir assumé les fonctions de ministre des chemins de fer et Canaux. Si l'honorable ministre des chemins de Fer et Canaux était ici, je lui demanderais s'il a abdiqué sa position en faveur du ministre des Travaux Publics, car, tout mauvais que soit le premier, je ne voudrais pas que cet échange s'accomplisse.

Il est certain nous avons un plus grand nombre de milles de chemin de fer pour notre population que n'importe quel autre pays de l'univers. Il est vrai que le gouvernement actuel a aidé à la construction de nouveaux chemins de fer. Qu'ont-ils fait dans l'affaire du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ? Ils ont ajouté à la dette fédérale une somme de \$2,000,000 de plus que le montant pour lequel le chef de l'opposition avait réussi à faire faire cette entreprise par le chemin de fer Canadien du Pacifique, alors qu'il était à la tête du gouvernement. Sans la moindre raison ou le moindre bon sens, ils ont ajouté \$2,000,000 de plus au fardeau des taxes qui pèsent sur le peuple. On nous dit que certains privilèges devaient être accordés au gouvernement, qu'il devait avoir le contrôle des tarifs sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau. Maintenant, l'acte des chemins de fer accorde entièrement ce contrôle au gouvernement, il le possède, sans avoir besoin de conclure aucun arrangement. Mais ils disaient encore : Nous allons faire transporter le blé à meilleur marché du Manitoba et du Nord-Ouest, et ils concluent un marché avec le chemin de fer canadien du Pacifique, en vertu duquel, les taux de transport devaient être réduits d'une fraction de cent par boisseau. Qu'est-il arrivé ? Depuis ce temps, la compagnie a réduit ses taux de transport sur le fret du Manitoba et des différents endroits dans le Nord-Ouest, à Fort-William, de trois fois le montant convenu avec le gouvernement. Ils en ont agi ainsi de leur propre mouvement. Quelqu'un a fait remarquer, de ce côté-ci de la Chambre, que cette réduction était faite dans l'intérêt de la compagnie qui a constaté que la chose était nécessaire pour son trafic et a agi en conséquence. C'est plutôt volontairement que par suite des obligations qu'elle avait contractées pour obtenir l'octroi destiné au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, que la compagnie a réduit ses taux de transport.

Mais il y a, au sujet de la construction de cette voie ferrée, un point d'une importance encore bien plus considérable. Ils avaient acquis la charte et les franchises du chemin de fer du sud de la Colombie-Anglaise, comprenant des terrains houillers d'une richesse extraordinaire, des concessions forestières et des terrains cultivables, mais particulièrement riches en houille—plus que suffisants pour construire ce chemin sans l'aide d'aucun subside. La compagnie a donc obtenu à peu près deux millions de dollars de plus que l'honorable député (sir Charles Tupper), avait consenti à lui donner, à part un subside suffisant de la part de la Colombie-Anglaise seule, pour continuer le chemin. Il est vrai que d'autres que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ont profité du subside accordé par le gouvernement de la Colombie-Anglaise. Certains