

le gouvernement et l'autre par le chef de l'opposition. Le gouvernement se propose de faire construire un réseau d'un océan à l'autre, partie à titre de chemin de fer de l'Etat, partie par la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Le gouvernement entreprend la construction du chemin de fer de Moncton à Winnipeg, sur un parcours de 2,000 milles; tandis que le parcours de l'autre n'est que de 1,300 milles, soit en tout, 3,300 milles. Je ne veux pas affirmer que cette entreprise ne soit pas légitime. Je le sais, ce réseau ouvrira à la colonisation de nouveaux territoires de colonisation, où la population pourra affluer pendant nombre d'années. En outre, ce chemin de fer traversera une contrée bien boisée, dont le développement sera avantageux. Il traversera également des territoires miniers qui se prêteront à un développement utile. Mais est-ce que ces avantages justifient pareille dépense? A mon avis, la construction d'un chemin de fer comme celui décrit par le député de Norfolk-nord, coûtera \$10,000,000. Un député de ce côté-ci de la Chambre nous a dit que l'Intercolonial a coûté \$53,000 le mille, et comme aucun ministre que je sache n'a contredit ces chiffres, je les tiens pour vrais. L'Intercolonial, tout excellent qu'il soit, est inférieur au chemin de fer décrit par le député de Norfolk-nord. Les pentes maxima de ce nouveau chemin de fer, nous a-t-il dit, seront de 21 pieds le mille, et les courbes seront si faibles qu'une locomotive pourra remorquer un train de plus d'un mille de long.

La construction d'un pareil chemin de fer coûterait \$20,000 le mille de plus que l'Intercolonial, qui a coûté \$53,000 le mille. Ainsi en calculant sur le pied de \$73,000 par mille, voici quel serait le chiffre de la dépense. De Winnipeg à Moncton, 2,000 milles, \$146,000,000, à quoi il faut ajouter \$4,000,000 pour l'achat du pont de Québec, ce qui donne un grand total de \$150,000,000. Le projet du chef de l'opposition l'emporte sur celui du gouvernement, en ce que le transport par rail et par eau est plus économique que celui par rail seulement. Le Grand-Tronc-Pacifique, s'il se construit comme le veut le gouvernement, ne sera jamais propre au transport des céréales du Nord-Ouest, il ne pourra jamais concurrencer la route mixte par rail et par eau.

En dépit de l'outillage défectueux de nos canaux et de nos élévateurs, et du port de Montréal, les Américains redoutent la concurrence de ce port pour les expéditions en Europe. L'autre jour, le directeur général des Postes nous a dit que le gouvernement ne veut pas abolir les droits de navigation, aux ports de Montréal et de Québec. Il m'a fait peine d'entendre le ministre faire pareille déclaration; car, lorsque le gouvernement, tout dernièrement, a aboli les péages sur les canaux, nos voisins s'en sont alarmés. Voici un extrait du "Herald", de New-York, en date du 22 du courant:

M. BALL.

GRAIN POUR L'EUROPE PAR VOIE DE MONTREAL.

Les expéditeurs des ports maritimes s'alarment du déclin des exportations par voie de New-York et de Boston.

(Dépêche spéciale au "Herald").

Chicago, vendredi.—Les expéditions de maïs par voie des lacs vers Montréal, ont atteint la totalité de 1,000,000 de boisseaux, ces quelques jours passés. Ce fait, de concert avec le déclin de 60 pour 100 dans l'exportation des grains par voie de Boston, et de 29 pour 100 par voie de New-York, a causé une vive alarme parmi les exportateurs des ports maritimes. La "Western Elevator Association" et autres compagnies de New-York ont nommé des comités qui vont essayer d'engager les compagnies de chemin de fer de Chicago à destination de l'est à réduire leurs prix de transport sur les grains destinés à l'exportation par voie des provinces maritimes, afin que ces chemins de fer puissent concurrencer Montréal.

L'accroissement du commerce au port de Montréal tient à l'initiative prise par le gouvernement canadien en rendant libres les canaux canadiens. On peut maintenant expédier le grain de Chicago à Montréal pour exportation à Liverpool, à trois cents meilleur marché que par la route partie terrestre, partie fluviale, par voie de Boston. Quand on sait qu'une fraction de cent par boisseau peut faire dévier tout le grain qu'il est possible de faire passer par un port, on comprend facilement combien Montréal l'emporte sur les ports américains.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. BALL: M. l'Orateur, si les Américains sont alarmés de l'abolition des droits de navigation sur les canaux canadiens, que serait-ce donc, si le gouvernement faisait de Montréal, de Québec et des autres ports des ports francs? Si le gouvernement améliorerait la navigation du Saint-Laurent, comme l'a recommandé l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) dans le discours si élaboré et si documenté qu'il a prononcé, non seulement les Américains seraient alarmés, mais ils seraient atteints à l'endroit sensible; ils auraient la peur et le mal. L'autre jour, le député de Bonaventure (M. Marcell) nous a dit que l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) avait conçu un projet identique à celui proposé par le chef de l'opposition. J'ai été bien aise d'entendre l'honorable député faire pareil aveu, car cela concorde parfaitement avec nos propres idées. Il nous a dit que se trouvant dans le comté de Ristigouche, en compagnie de l'ex-ministre des Chemins de fer, il l'a entendu déclarer que le gouvernement achèterait le Canada-Atlantique et quelque autre chemin de fer, afin de créer une route partie par rail et partie par eau. Il y a quelques jours, le député de Labelle (M. Bourassa) nous a dit qu'il était absent lorsque le chef de l'opposition a prononcé son discours, mais qu'il l'avait lu et incli-