

nous n'étions pas en état de faire concurrence à nos voisins du sud dans le transport du trafic de l'ouest vers l'est, pour atteindre la mer ; et tout cela parce que nos grandes artères commerciales, nos voies navigables et nos ports, ne sont pas outillés convenablement.

Je me suis rendu compte, M. l'Orateur, de l'importance de cette question pour le producteur de l'ouest ; et combien elle intéressait chaque homme, chaque femme et chaque enfant de cette vaste partie du pays ; j'ai compris que cette région, encore à l'origine de son développement, était destinée à devenir le grenier de ce vaste empire. Je considère que le moyen de résoudre cette question des transports consiste à développer nos grandes artères commerciales de manière à pouvoir transporter ces produits sur les marchés de l'univers au plus bas prix possible, dans le meilleur état de conservation et le plus rapidement possible. Voilà le problème que le gouvernement actuel est appelé à résoudre.

M. l'Orateur, lorsque le gouvernement résolut de confier toute cette question à une commission d'experts, et promit à la Chambre de nommer une telle commission, tous les membres de cette Chambre et tous les citoyens de ce pays approuvèrent cette décision. Il est facile de comprendre que les membres du cabinet ne soient pas des experts dans une question de cette nature. Et même en supposant qu'ils le seraient, d'autres devoirs peuvent les empêcher d'accorder à ce sujet l'attention qu'il mérite. On a donc été quelque peu surpris, lorsque le gouvernement a fait connaître son intention de soumettre un bill à la Chambre et d'entreprendre de résoudre ce problème lui-même. Ce bill et ce contrat nous sont maintenant soumis.

Le premier ministre, en soumettant cette mesure à l'attention de la Chambre, a déclaré qu'il existait dans tout le pays et dans le cœur de tous les Canadiens un sentiment allant à dire que le temps était arrivé pour le Canada d'avoir un autre chemin de fer transcontinental. Or, j'ai rencontré un grand nombre de Canadiens, et je dois dire que je n'ai pas constaté l'existence de ce sentiment, et je n'ai pas rencontré une seule personne qui ait manifesté ce désir.

Je croyais que nous avions atteint cette période de développement dans notre histoire où les chemins de fer ne devaient être construits que suivant nos besoins. Je m'attendais à ce que cette commission fût nommée sans retard, et qu'une fois qu'elle aurait soumis son rapport, le gouvernement s'en occupât de la manière qu'il croirait la plus convenable. Mais il a cru devoir se passer des lumières de cette commission, et il a entrepris de construire un chemin de fer transcontinental avant de s'être procuré le moindre renseignement à ce sujet. Et lorsque les membres de la gauche combattent cette politique, on nous dit que nous sommes opposés au développement des chemins de fer. Parce que nous ne partageons

pas absolument la manière de voir des membres de la droite, ces derniers nous accusent de ne pas vouloir de chemins de fer. Qu'ils me permettent de leur dire que nous tenons tout autant qu'eux et même plus au développement de ce pays. L'histoire de notre parti en offre des preuves abondantes. Nul parti ne peut être mieux disposé que nous le sommes à approuver la construction de chemins de fer dans tous les cas et à tous les endroits où il peut être démontré que cela est nécessaire, mais nous ne pouvons approuver, comme le font les députés de la droite, la nécessité du projet actuel, et cela principalement parce que, même en supposant que sa construction serait possible, elle n'atteindra pas le but que l'on a en vue.

Je suis donc contre ce projet, et je vais essayer d'indiquer brièvement quelques-unes des raisons qui me portent à voter contre l'adoption de cette mesure. Je dis, en premier lieu, qu'elle n'atteindra pas le but pour lequel on l'entreprit. La construction de ce chemin n'aura pas pour résultat de faire diminuer les taux de transport. En soumettant son projet à la Chambre, le premier ministre disait :

Que chacun de ceux qui siègent ici de par la volonté du peuple est tenu de trouver aux produits de ces nouveaux colons un débouché jusqu'à l'océan, aux conditions les plus avantageuses.

La solution de ce problème d'un chemin de fer transcontinental comporte l'obligation de notre part de transporter les produits canadiens sur les marchés de l'univers au plus bas prix et dans le plus court délai possible.

Mais il est généralement admis que ce nouveau chemin de fer ne peut contribuer à réduire les taux de transport, et ceux qui accordent leur appui à ce projet ne prétendent pas qu'il aura ce résultat. Ils admettent tous, au contraire, qu'il ne sera pas en état de faire concurrence, sous le rapport des tarifs, aux voies navigables. Il ne peut y avoir de doute, comme cela a été démontré au cours de ce débat, que les voies de transport exclusivement par chemin de fer ne peuvent faire concurrence aux voies de transport par eau, et j'approuve avec plaisir les opinions émises sur cette question par le député de Sainte-Marie (M. Tarte). Je suis toujours disposé à accorder beaucoup de considération à ses opinions sous ce rapport, car il semble avoir étudié cette question avec soin et posséder de nombreux et importants renseignements à ce sujet. Au cours de ses remarques, l'autre jour, il a cité certains chiffres sur lesquels je me permettrai d'attirer de nouveau l'attention de la Chambre, car ils servent à établir la prétention que je viens d'énoncer.

La distance qui sépare Chicago de Buffalo, par voie ferrée, est d'un peu plus de 400 milles, et par eau de 899 milles. Malgré cette différence les navires qui font le service des lacs transportent actuellement près de 40 pour cent de