

cette ligne que sur la ligne du Grand Tronc-Pacifique. Etudions la question. Sur le Grand Tronc-Pacifique le bétail aura à parcourir, de Winnipeg à Québec, 1,475 milles, d'après l'estimation que je crois exagérée du ministre des Finances. L'estimation qui m'a été fournie et qui repose sur des rapports d'arpenteurs et d'ingénieurs, est de 1,392 au lieu de 1,475 milles. Mais admettons cette distance de 1,475 milles entre Winnipeg et Québec, par le Grand Tronc-Pacifique, et voyons quelle est l'autre ligne. La distance de Winnipeg à Sudbury est de 981 milles; de Sudbury à la bifurcation de Scotia, 120 milles, comme nous l'a dit le chef de l'opposition,—de la bifurcation de Scotia à Coteau, 303 milles; de Coteau à Montréal, 37 milles, et de Montréal à Lévis, 163 milles. Cela fait, de Winnipeg à Lévis, un parcours de 1,603 milles par la ligne recommandée par le chef de l'opposition, contre 1,475 milles par le Grand Tronc-Pacifique, soit une différence de 128 milles en faveur de cette dernière ligne.

A propos, je poserais la question suivante: Au lieu de recommander l'achat d'une section nullement avantageuse du Canadien du Pacifique et l'achat du Canada-Atlantique qui est un fort beau chemin et dont les taux sont extrêmement bas, pourquoi le chef de l'opposition ne recommande-t-il pas de faire l'acquisition de la ligne complète du Canadien du Pacifique de Fort-William à Montréal? Cette ligne est plus courte que le tracé qu'il propose. D'après les indicateurs de la compagnie, le parcours du Canadien du Pacifique, de Montréal à Winnipeg, est de 1,424, tandis que la ligne projetée du chef de l'opposition, de Winnipeg, par Sudbury, Scotia Junction, Coteau jusqu'à Montréal est de 1,441 milles, soit 17 milles de plus. Pourquoi ne pas acheter la ligne du Canadien du Pacifique entre Montréal et Fort-William, 998 milles, au lieu d'acheter des lignes de 1,015 milles de parcours, avec deux chaînons à construire, l'un de 37 milles et l'autre, de 120 milles? Pourquoi cela? Est-ce parce que la Compagnie du Pacifique Canadien ne veut pas vendre une section profitable ou se priver de sa route directe, via Saint-Paul, Duluth et Mâchoire-de l'Original? Le gouvernement veut relier Winnipeg à Moncton par une ligne de 1,861 milles de parcours, selon l'estimation du ministre des Finances, estimation, je le répète, que je crois exagérée. On me dit que cette ligne n'aura pas plus que 1,770 milles de longueur. Le chef de l'opposition recommande une ligne de 2,091 milles de longueur, soit une différence de 230 milles à l'avantage de la route du Grand-Tronc-Pacifique.

Laissez-moi vous dire, M. l'Orateur, que si le Canadien du Pacifique, dont le parcours entre Winnipeg et Saint-Jean, par la ligne courte du Maine, est de 1,905 milles, ne peut transporter le blé avec avantage, il est certain que la nouvelle ligne de 2,091 milles que recommande le chef de l'opposi-

tion ne sera d'aucune utilité pour les producteurs de blé du Nord-Ouest.

J'ai parlé beaucoup plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire, mais cela est un peu la faute de mes honorables amis de la gauche qui m'ont posé nombre de questions.

Je demanderai aux membres de l'opposition dans cette Chambre, de mettre le patriotisme au-dessus de l'esprit de parti et de n'avoir en vue dans la présente occasion que les intérêts du peuple canadien. Je leur demanderai de prêter leur appui au gouvernement dans la mise à exécution de ce projet plein de promesses pour la population de l'ouest et d'encouragement pour le pays tout entier. Je les prierai de profiter des leçons que donne l'histoire, de se mettre au-dessus de l'esprit de parti, de ne pas combattre ce projet simplement parce qu'il vient du gouvernement. Qu'ils ne tombent pas dans l'erreur commise par l'honorable Edward Blake, en décrivant le pays que doit traverser la nouvelle ligne. Ils sont convaincus, j'en suis sûr, de la richesse de ces parties du pays qui offrent des avantages à la construction d'un chemin de fer. A tout événement, que mes honorables amis tiennent compte de la situation déplorable dans laquelle se trouvent depuis deux ans les colons du Manitoba et du Nord-Ouest, situation qui a déjà été décrite et qu'ils connaissent, sans doute. Ainsi que je l'ai déjà dit, la route que recommande le gouvernement sera la ligne la plus courte qui ait existé et la plus directe entre les champs de blé et les ports d'hiver. Cette route sera de plusieurs milles plus courte que celle proposée par le chef de l'opposition et considérablement plus courte que la ligne actuelle du Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Jean, même par la ligne à travers le Maine.

Si l'argument invoqué par l'honorable chef du gouvernement relativement au privilège de transit n'est d'aucune valeur, pourquoi les membres de la gauche sont-ils si fortement attachés à l'idée d'une route entièrement canadienne? Pourquoi l'honorable chef de l'opposition, parlant à Toronto, au mois de mars dernier, proclamait-il si hautement cette idée d'avoir une ligne exclusivement canadienne pour le transport d'hiver à nos ports océaniques? Nous le voyons aujourd'hui combattre le projet destiné à nous donner la ligne la plus courte possible entre Winnipeg et la mer. Il nous présente un contre-projet recommandant une ligne de 200 milles plus longue que celle projetée par le chef du gouvernement.

On a exprimé la crainte que la nouvelle ligne fasse tort à l'Intercolonial. Je ne partage aucunement cette crainte. Je suis convaincu que les prairies seules, sans compter le nord de Québec et d'Ontario, pourront dans quelques années fournir un trafic suffisant au Canadien du Pacifique, au nouveau Grand-Tronc-Pacifique, à une ligne se ren-