

pect d'escarpement abrupts et de brusques précipices, en arrière de cette frontière raide et sauvage le plan des terres s'incline vers le nord en pentes douces. Cela est tellement le cas qu'en passant du lac Nipissing au lac Népigon à travers tout le pays la rampe à gravir pour atteindre la faite des hautes terres est réellement moindre que celle à gravir, quand on passe par Toronto.

Il y a une section sur la ligne projetée qui a été tout particulièrement critiquée par l'opposition; c'est celle qui s'étend de Lévis à Moncton. L'honorable chef du parti conservateur dans la province de Québec (M. Monk) l'a critiquée assez vertement. Or, que lisons-nous dans le rapport fait par sir Sandford Fleming en 1864? Qu'on veuille bien se rappeler qu'à l'époque où ce rapport fut rédigé, trois routes étaient proposées:

La route centrale, c'est-à-dire, la route même que le gouvernement se propose de suivre dans le cas qui nous occupe, après celle de la frontière, serait la plus avantageuse pour le trafic d'entier parcours, et comme facteur pour aider à la colonisation du pays et au développement de ses richesses naturelles, elle occuperait le premier rang.

Voilà, M. l'Orateur, les quelques citations que j'ai cru devoir imposer à la Chambre, en ce qui regarde les informations que nous devons avoir. Nous avons une masse d'informations, en outre, et il est inutile de m'étendre plus longtemps sur ce sujet.

Quand l'honorable premier ministre, dans son éloquent discours, l'autre jour, a soumis à la Chambre le projet en question, l'honorable chef de l'opposition s'est levé et s'est opposé à la mesure d'une manière générale. Il ne nous a pas dit alors qu'il avait une politique de chemin de fer définie. Il ne nous a pas dit quelle serait cette politique; il s'est retiré dans ses appartements; il a réfléchi pendant une quinzaine de jours, puis il est venu devant la Chambre avec un projet que je m'en vais me permettre d'analyser, en autant que j'ai pu en saisir la portée en l'écoutant et dans les colonnes du "Hansard". Examinons ce projet au point de vue financier. L'opposition, d'abord, n'accepte pas le projet du gouvernement; voyons alors celui qu'elle veut lui substituer. Le parti conservateur, par la voix de son chef, voudrait doter le pays d'un nouveau transcontinental qui consisterait en une section du Canada Atlantique, de Montréal à Depot-Harbour. De ce dernier endroit à Sudbury, l'honorable chef de l'opposition construirait une ligne de 120 milles pour atteindre la ligne du Pacifique Canadien. De North-Bay à Fort-William il serait disposé à exproprier le Pacifique Canadien. De Fort-William à Winnipeg, le chef de l'opposition serait satisfait d'acheter une ligne mais il dit qu'il obtiendrait les droits de parcours sur les deux lignes; c'est-à-dire celle du Pacifique Canadien et celle du Canadian Northern. De Winnipeg à Edmonton il voudrait subventionner une ligne de chemin de fer, à raison, je suppose de \$13,000 par mille. Et enfin, d'Edmonton à Port-Simp-

son, il construirait une ligne nouvelle. Voilà la politique exprimée en aussi peu de mots qu'on peut le faire, du parti conservateur. Je le répète: exproprier une ligne de Montréal jusqu'à Winnipeg, à l'exception de 120 milles de la baie Georgienne à la ligne du Pacifique, et ensuite il subventionnerait une ligne de Winnipeg à Edmonton; puis continuer jusqu'à la côte, comme je viens de le dire.

Cela n'empêche pas le parti conservateur, par la voix de ses chefs, de déclarer dans les assemblées publiques, que nous n'avons pas besoin de transcontinental, qu'en construire un serait faire une dépense folle, injustifiable, et que le peuple doit punir le gouvernement en lui retirant sa confiance parce qu'il a lancé un tel projet. Et, ce même parti, par son chef autorisé, propose de construire, lui aussi, un transcontinental. Comprenez, si vous le pouvez, une pareille contradiction!

Mais combien va coûter le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition? Tout d'abord, la ligne part de Montréal et se rend à Coteau Landing; le coût ne sera pas moins de \$1,200,000. Je ne crois pas que cette évaluation soit trop élevée. Dans tous les cas, je vois devant moi l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et quelques-uns de ses amis; s'ils trouvent que mon évaluation est exagérée, qu'ils le disent et nous nous efforcerons de nous entendre sur le chiffre exact.

De Coteau, la ligne devra se rallier à Depot-Harbour, toujours d'après le plan de l'honorable chef de l'opposition. Cette ligne, longue de 342 milles, ne devra pas coûter moins de \$14,000,000. Ici encore, je ne crois pas que cette évaluation soit trop élevée. Les honorables députés de Jacques-Cartier (M. Monk) et de Dorchester (M. Morin) qui veulent bien m'écouter, peuvent dire si mon opinion est exagérée.

De la baie Georgienne à Sudbury, il y a 120 milles. Mettons que le coût serait de \$30,000 par mille, cela fait \$3,600,000.

De North-Bay à Fort-William, la distance est de 634 milles. En mettant que le coût s'élèvera à \$50,000 par mille, et certes cette évaluation n'est pas exagérée, quand on songe aux énormes difficultés que présente cette région, on arrive à un montant de \$38,000,000 pour cette section. Cette évaluation n'est pas trop élevée, si j'en crois les affirmations qui ont été faites au cours du débat, car on nous a dit que cette zone est traversée de montagnes et de précipices de tout genre.

M. MONK : On pourrait s'arranger pour moins avec le Pacifique Canadien.

M. BELAND : Je parle en ce moment du coût de la ligne projetée par le chef de l'opposition.

M. MONK : On pourrait négocier avec le Pacifique Canadien.

M. BELAND : C'est là une autre question.

M. BELAND.