

énorme, tout à fait injustifiable et qu'aucune partie considérable de notre population n'avait demandée. L'arrangement qu'on a soumis à la Chambre l'année dernière était très mauvais tant pour le pays que pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Un arrangement peut être mauvais pour les deux côtés, et celui-là en était un. Aujourd'hui on y apporte des amendements qui le rendent encore plus désavantageux pour le pays, plus coûteux et plus désastreux. Je prétends que le devoir du gouvernement est d'en appeler au peuple sur cette question, car il n'a pas le droit d'engager le pays sans le consulter dans une entreprise dont il ne veut évidemment pas. Nous avons eu un certain nombre d'élections pendant la vacance. Dans chacune d'elles on a discuté le projet du Grand-Tronc-Pacifique, et leur résultat doit convaincre tout homme impartial que le peuple n'approuve pas le projet du gouvernement. Voyons ce résultat. Le parti libéral a perdu dans huit comtés quatre mille voix, cinq cents en moyenne dans chaque comté? Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que dans une élection générale, le gouvernement perdrait cinquante sièges. Cela signifie encore que même s'il ne perdait que la moitié de ces sièges le gouvernement aurait dans cette Chambre une majorité plus petite que jamais aucun gouvernement n'a eue, et que le peuple est opposé au projet tel qu'il a été présenté au parlement l'année dernière. Combien plus le sera-t-il lorsqu'il apprendra que l'arrangement est encore plus désavantageux pour le Canada. Le grand défaut de nos chemins de fer c'est qu'ils manquent de wagons, de locomotives et apparemment d'habileté administrative. Mais laissons cela de côté et admettons qu'il faut plus de moyens de transport, quels sont ces besoins. Il y en a deux principaux : le premier c'est que l'ouest a besoin de pouvoir transporter dans l'est en plus grande quantité, plus facilement et à meilleur marché ses produits agricoles ; le deuxième est le besoin des manufacturiers et des horticulteurs de l'est, d'Ontario et Québec, de transporter plus rapidement et plus facilement leurs produits dans l'ouest. Ce sont les deux seuls besoins que l'on connaisse. La Colombie Anglaise n'a jamais demandé que l'on construise un transcontinental dans la partie nord de cette province. La chose peut être bonne en soi, mais personne ne la demande.

Quel droit le gouvernement a-t-il d'engager le pays dans une entreprise qu'il voit bien que le peuple n'approuve pas ? En honneur que doit faire le gouvernement ? Quel est son devoir sinon de demander au peuple, avant que le marché soit définitivement conclu et que le sceau y soit apposé, s'il approuve ou désapprouve cette entreprise.

Quels sont ceux qui ont demandé la construction de ce chemin de fer, ou l'amélioration de ceux que nous avons déjà ? Il n'y a aucun doute que le développement rapide que subit le pays et son commerce grandissant demandent des améliorations dans nos

moyens de transports. Mais on n'a jamais démontré que les chemins de fer que nous avons déjà, s'ils ont le matériel voulu et un bon réseau d'embranchements, ne suffisent pas aux besoins du trafic d'une manière spéciale et il n'y a pas non plus grand besoin d'un chemin de fer de colonisation à travers la partie nord des provinces d'Ontario et Québec lorsqu'il y a dans l'ouest des centaines de millions d'acres de terres magnifiques encore inoccupées et prêtes à recevoir la charrue. Les provinces maritimes n'ont pas demandé un deuxième chemin de fer. Les seules demandes que nous entendons sont celles de l'ouest qui veut qu'on lui donne les moyens de transporter son grain dans l'est à meilleur marché et celles des manufacturiers et horticulteurs d'Ontario et de Québec qui veulent transporter leurs produits dans l'Ouest. Est-il nécessaire pour cela de construire un autre chemin de fer entre Québec et Winnipeg et entre Moncton et Québec ? Pas du tout. La Compagnie du Grand Tronc est venue offrir au gouvernement de construire un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg et de le continuer à travers les Territoires. Pour cela elle ne demandait que les octrois ordinaires qui ne se seraient pas élevés à plus de \$12,000,000 en tout. Pour \$12,000,000 en argent, nous aurions en tout ce dont le pays avait besoin pour plusieurs années à venir, au lieu d'avoir à porter le fardeau d'une dépense de \$100,000,000 que coûtera la construction de ce chemin de Moncton à Winnipeg, et dont l'on pourrait utiliser une grande partie à des choses plus nécessaires et plus avantageuses, si le pays a cette somme à dépenser. Une de ces choses c'est la création de meilleurs moyens de transports pour le commerce de tout le pays entre Montréal et l'Angleterre. Que faisons-nous aujourd'hui ? Nous accordons des subventions énormes à des compagnies de navigation pour amener leurs navires à nos ports. Nous payons \$150,000 à une compagnie, ostensiblement pour transporter environ quinze tonnes de matière postale que nous pourrions faire transporter pour \$300. Nous faisons cela pour obliger les navires à se rendre à Montréal et pour rien autre chose. A part cela, nous payons de fortes sommes pour faire poser dans ces vaisseaux des appareils frigorifiques et de ventilation, et des compartiments froids. Le pays paie la moitié du coût de ces aménagements. Lorsque nous avons donné tous ces avantages aux compagnies de chemins de fer nous aurions le droit de nous attendre que le tarif des transports pour Liverpool et Glasgow sera aussi bas par Montréal que par Boston ou New-York qui sont plus éloignés, mais c'est tout le contraire. Au lieu d'avoir un tarif réduit sur ces steamers auxquels nous payons des subventions et qui font un voyage plus court, nous leur payons des milliers et des centaines de milliers de dollars de plus sur le fret que nous expédions de Montréal que si nous l'envoyons par Boston ou New-York.