

l'Ontario et le Nord-Ouest. Ils ont arrangé leurs circonscriptions électorales dans l'ouest; ils ont adroitement placé les Doukhoborstes et les Galiciens dans l'espoir qu'ils pourront étouffer le vote des citoyens canadiens. Ils disent : Il est vrai que nous ne pouvons espérer beaucoup de la province d'Ontario, mais nous comptons sur de fortes majorités dans certaines autres provinces pour contrebalancer le vote d'Ontario. Ce projet de chemin de fer n'est pas une entreprise pratique. Ne savons-nous pas que les actionnaires du chemin de fer du Grand Tronc ont dit aux promoteurs du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique qu'ils ne voulaient pas de l'entreprise à cause du fardeau qui résulterait pour eux de l'obligation d'exploiter la ligne entre North-Bay et Québec et de payer 3 pour cent sur le coût de la construction de la section est? L'an dernier, le gouvernement nous a assuré que c'était là une entreprise merveilleusement avantageuse, et l'expert du gouvernement (M. Charlton)—que nous regrettons de voir absent de son siège pour cause de maladie grave—a fait des déclarations tout à fait opposées au sens commun, quant au transport du grain de l'ouest par ce chemin jusqu'aux ports de mer canadiens. Qu'ils l'aient cru ou non, les membres de la droite étaient heureux de se donner l'illusion de croire que ce que disait l'honorable député de Norfolk-nord était exact. Les châteaux en Espagne alors construits par cet honorable député se sont, cette année, brusquement écroulés comme des châteaux de cartes. Le ministre de l'Intérieur les a démolis l'autre jour lorsqu'il a déclaré qu'il n'y a pas la moindre perspective de voir jamais cette voie ferrée transporter du grain en quantité appréciable. Il dit que l'on ne doit pas s'attendre à cela, et que l'expérience a prouvé qu'il nous faudra employer l'autre système en vigueur sur ce continent; que le transport du grain de Winnipeg à Moncton est une absurdité évidente. Il est vrai qu'en hiver on pourrait en transporter une certaine quantité par voie ferrée non-interrompue, mais la majeure partie du grain sera transportée en d'autres temps et par d'autres voies. Aux Etats-Unis, la majeure partie du grain de l'ouest a été transportée par chemin de fer et par eau, cependant, l'an dernier le gouvernement canadien a annoncé que de puis des années, le gouvernement des Etats-Unis avait fait fausse route et que le gouvernement canadien allait transporter le grain par voie ferrée non-interrompue entre Winnipeg et Moncton. Il est humiliant aujourd'hui pour le gouvernement d'entendre l'un de ses propres membres dire que le plan énoncé l'an dernier était insensé; que le principe adopté aux Etats-Unis est le bon et doit être adopté en ce pays.

S'il doit appliquer ici le programme des Etats-Unis, à quoi sert-il de dépenser \$150,000,000 pour rien autre chose que pour des fins politiques? A quoi sert-il d'aller plus loin vers l'est que North-Bay, l'endroit où

le Grand Tronc proposait d'aller? A l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc à Londres, il a été très ouvertement donné à entendre que l'on ne s'attendait pas à ce que la ligne dépassât vers l'est un point situé au nord de North-Bay. Les gens du Grand Tronc ont vu le succès du chemin de fer du Pacifique Canadien et du réseau de chemin de fer Mackenzie et Mann. Le chemin de fer du Pacifique Canadien a pris pour programme de transporter le grain de l'ouest jusqu'à un point situé à la tête du lac Supérieur, puis de laisser le propriétaire l'expédier à Buffalo ou à des ports canadiens; tout ce qu'ils demandaient c'était qu'on transportât le grain jusqu'à la rive nord du lac. Des millions et des millions de boisseaux ont été transportés à la tête du lac, et de là transportés à Buffalo, à des ports de la baie Georgienne et par les canaux du Saint-Laurent.

Je crois que l'opinion générale est que lorsque le Grand Tronc aura construit sa ligne jusqu'à Winnipeg, il ne construira pas même une ligne jusqu'au lac Supérieur, mais s'arrangera pour avoir le droit de circulation sur le chemin de fer Pacifique Canadien ou sur le réseau Mackenzie et Mann, car, si je ne me trompe, en vertu de l'Acte accordant un boni à ce dernier chemin, il est tenu d'accorder à d'autres voies ferrées le droit de circulation sur sa ligne moyennant le paiement d'un loyer satisfaisant. Nul homme de bon sens ne peut croire que le Grand-Tronc-Pacifique va construire une ligne parallèle à ces deux lignes lorsqu'il a le droit de conclure des arrangements qui diminueront ses frais de transport et en même temps procureront des recettes aux propriétaires du chemin. En vertu de cet acte, il n'est pas même nécessaire que le Grand-Tronc-Pacifique fasse de semblables arrangements; il peut conclure des arrangements avec quelques-unes des lignes qui traversent les Etats du Nord, et faire de Duluth son dépôt sur les lacs. Nous savons très bien que, prise dans son ensemble, telle n'était pas la proposition du gouvernement; nous savons cela parce que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Blair) s'est très énergiquement exprimé sur ce point en cette Chambre il y a quelque temps.

M. Blair est allé sur le littoral du Pacifique, en 1902, je crois, et à son retour il a exprimé ses vues. Il a été frappé, comme tout honorable député qui visite le Nord-Ouest doit l'être, des immenses ressources de cette étendue illimitée. Il lui a semblé qu'un autre chemin de fer était nécessaire. Il est vrai que le chemin de fer Canadien du Nord n'avait pas alors été prolongé vers l'ouest aussi loin qu'il l'est maintenant, et il ne manque pas de gens aujourd'hui qui croient que le propriétaire de ce réseau aurait dû être traité plus équitablement par le gouvernement actuel, et que l'on aurait dû en faire une ligne de montagnes. Quoi qu'il en soit, il semblerait que le réseau Mackenzie et Mann n'avait pas l'oreille du mi-