

rection que les expéditeurs trouvaient plus avantageuse que celle d'Halifax ou de Saint-Jean.

Quand l'honorable premier ministre et ses partisans me demandent de croire que grâce à la construction d'un chemin de fer de 1,900 milles à travers un territoire qui sera nécessairement improductif au début, on pourra transporter du grain à Halifax et à Saint-Jean, ce que le chef du gouvernement ne peut pas faire actuellement, ils exigent de moi un effort d'imagination dont je suis incapable. Quelle compagnie indépendante, comptant sur ses revenus pour assurer son existence, pourrait transporter les marchandises aux mêmes prix que l'Intercolonial ? Aucune ne pourrait le faire. M. Wainwright, du Grand Tronc, qui aura la direction de la nouvelle ligne, a déclaré devant le comité des Chemins de fer que le taux le plus bas qu'une compagnie pouvait accorder était $\frac{1}{2}$ cent par tonne par mille. Il dit que dans certaines circonstances, en transportant le grain par envoi, non par wagon, une compagnie pourrait peut-être accepter un taux de $\frac{1}{3}$ de cent, et faire encore un petit bénéfice. Mais quelle différence entre $\frac{1}{2}$ de cent par tonne et par mille, que M. Wainwright prétend être le plus bas prix auquel le Grand Tronc puisse transporter du grain, et neuf centièmes de cent ? C'est quatre fois, et même quatre fois et demi plus cher. Le Grand Tronc dit qu'il faut obtenir un taux quatre fois et demi plus élevé pour ne pas perdre d'argent, et malgré cela, ce chemin de fer du gouvernement n'a pas réussi à attirer une quantité appréciable de grain à Halifax. Cependant, l'honorable premier ministre voudrait nous faire croire qu'un chemin de fer qui serait la propriété d'une compagnie, qui serait administré par une compagnie dans laquelle M. Wainwright occuperait probablement la même position qu'il occupe dans celle du Grand Tronc, transporterait du grain à Halifax pour moins de 9 centièmes de cent par tonne, ce que l'Intercolonial ne peut pas faire aujourd'hui sans transporter à perte. C'est simplement nous demander de croire des choses impossibles.

C'est pourquoi je ne puis m'empêcher de soupçonner ce projet d'être entaché d'une forte teinte électorale. C'est plutôt dans le but de remporter les élections que de transporter du grain que l'honorable premier ministre s'est lancé dans cette entreprise, mais je suis convaincu que ce projet aura un résultat tout contraire à celui qu'on en attend. Au lieu de faire élire les candidats du gouvernement, il les fera battre, et si le projet a été réellement conçu dans un but électoral, ce sera une juste punition à imposer au gouvernement. S'il s'agissait d'une affaire nationale, de la prospérité du pays, si l'on pouvait démontrer que la richesse du pays en sera accrue, ou qu'une partie considérable de la population en retirerait de grands avantages, je dirais que le projet mérite d'être encouragé, et il faudrait féliciter le gouver-

nement d'avoir eu le courage de l'entreprendre. Mais si les apparences ne sont pas trompeuses, si le projet a été conçu pour engager les électeurs à appuyer le gouvernement qui veut avoir quelque chose à soumettre au peuple, qui sent que son bagage de bonnes œuvres n'est pas suffisant pour lui assurer le renouvellement de son mandat, je ne puis pas l'appuyer, et je ne comprends pas qu'un seul électeur puisse l'appuyer.

Je le répète, la dépense où tout cela nous entraîne serait énorme pour les plus riches pays. Cela veut dire que notre dette publique, qui est aujourd'hui de \$250,000,000, se trouvera grossie de \$175,000,000 de plus. Relativement parlant, ce sera là une charge écrasante, et il n'y a aucune apparence que nous en retirerons le moindre avantage. Il est évident que si le pays voit les choses comme je les vois, il ne donnera jamais son assentiment à ce projet. Je crois que le très honorable premier ministre, en soumettant cette mesure, conservait jusqu'à un certain point l'espoir que tous les esprits jeunes et aventureux du pays seraient irrésistiblement séduits par tout ce que ce projet pouvait compter de grandiose et de patriotique. Il faut, en effet, du courage et une haute conception du rôle que nous sommes appelés à jouer sur ce continent pour entreprendre de mener à bonne fin un tel projet; mais quand on voudra bien considérer tous les détails de cette entreprise, on s'apercevra que la hardiesse n'est pas toujours de mise et que la temporisation peut aussi avoir du bon. Ce projet a été lancé avec beaucoup d'éclat, et même, j'oserais dire, avec une certaine ostentation par le très honorable premier ministre et les membres du gouvernement, mais on a vite fait d'en discerner et signaler les côtés faibles. Tout ce bel échafaudage ne tarda pas alors à écrouler comme un vulgaire château de cartes. Ce projet avait déjà été, l'année dernière, critiqué par l'opposition, mais il fut adopté en bloc, c'est-à-dire qu'il sortit de cette Chambre exactement comme il y était entré. Cependant, qu'est-il arrivé ? Ce projet n'avait pas plutôt été lancé sur le marché de la finance, c'est-à-dire en un monde où l'on ne se contente pas de vaines apparences, qu'il dut s'en aller subitement à vau l'eau. Aujourd'hui, l'affaire nous est de nouveau soumise, avec certains changements qui ne sont certainement pas dans l'intérêt du Canada. Qui nous assure qu'elle aura cette fois plus de chance de succès ? Si l'ancienne mesure a déjà été un fiasco, pourquoi n'en serait-il pas de même pour celle qui nous est soumise aujourd'hui ? Pourquoi nous demander de voter ce nouveau projet, quand nous savons pertinemment que le gouvernement n'a jamais pu nous expliquer comment il se faisait que le projet de l'année dernière, élaboré avec tant de soins, n'en avait pas moins abouti à un déplorable fiasco ? Le nouveau projet est voué d'avance au même insuccès, car le très honorable premier mi-