

Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique réunis, sans recevoir un sou du gouvernement fédéral, et que le chemin de fer Pacifique-Canadien a virtuellement établi une ligne parallèle à cette voie sans aide du gouvernement. Si ces compagnies peuvent construire des réseaux transcontinentaux sans l'aide du Dominion, pourquoi le Canada s'est-il engagé à faire une dépense de \$200,000,000 pour le National-Transcontinental? Pourquoi le Canada s'est-il chargé d'une dette pour un chemin de Winnipeg à Moncton, contre lequel le Grand-Tronc lui-même a protesté et qui n'aura pas pour effet d'ouvrir le pays à la colonisation? C'est là un mouvement de l'autocratie du pouvoir d'un seul homme, livrant le pays pieds et poings liés, sans le consentement du parlement: les partisans du Gouvernement étant plus tard forcés de le ratifier sous la férule du parti. Je trouve aussi dans l'adresse une mention du chemin de fer de la baie d'Hudson. J'ai fait quelques remarques à ce sujet il y a un instant. Je n'ajouterai que quelques mots pour demander à mes honorables amis de se rappeler les promesses qu'ils ont faites en 1896, de construire ce chemin immédiatement après leur arrivée au pouvoir. Grâce à ces promesses, ils ont virtuellement conquis le vote de la ville de Winnipeg jusqu'à la dernière élection générale. Ils ont gagné trois élections sur la foi des promesses renouvelées de temps à autre relativement à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je vous le demande: Si le Gouvernement a pu entreprendre la construction du chemin de fer National-Transcontinental hors de la connaissance du parlement qui n'en a rien su avant que le contrat eût été signé, scellé et livré, pourquoi hésiterait-il à construire ce chemin qu'il s'est engagé à construire? Pourquoi fait-il preuve d'une prudence aussi excessive et pourquoi ne met-il pas le peuple du Nord-Ouest en possession d'une route plus courte, raccourcissant de plusieurs jours la traversée à Liverpool et qui lui permettrait de transporter ses produits à moins de frais et plus rapidement à travers l'Atlantique? Remarquez bien ma prédiction, honorables messieurs: à la prochaine élection générale cette entreprise sera le prix de l'allégeance du parti de l'ouest, et jusqu'alors, j'ose pré-

Hon. M. LOUGHEEP

dire qu'aucune aide importante ne sera accordée par le gouvernement actuel à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je constate que l'adresse parle de l'achat, par le chemin de fer Intercolonial, de certaines lignes dans les Provinces maritimes. Ceci provoque naturellement la question: Qu'a fait le chemin de fer Intercolonial durant l'année dernière? A-t-il été exploité avec profit ou perte? Je constate que durant l'exercice clos le 31 mars dernier, les recettes de l'Intercolonial ont été de \$8,527,000 et ses dépenses de \$9,328,000, laissant un déficit de pas moins de \$801,000. Puis, je constate qu'on a ajouté aux dépenses du capital \$3,874,480, près de quatre millions de piastres.

Je constate de plus que ce déficit de \$800,000 devrait être augmenté de \$2,000,000, vu que sur cette dépense de \$4,000,000 au compte du capital, il y a eu des fournitures au montant de \$2,000,000 qui devraient être imputées sur le revenu. Nous avons donc un déficit total de \$4,675,480 sur le capital et le revenu pour l'année dernière. Je vois par les journaux que depuis quelque temps il se fait dans la Nouvelle-Ecosse un mouvement pour que le chemin de fer Intercolonial soit transporté à des particuliers. Même les amis du Gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse commencent à se demander combien de temps cela va durer, et ils ont adopté un programme à eux en vertu duquel ils proposent que le chemin de fer soit confié à des particuliers, afin qu'il puisse être exploité avec avantage, pour eux-mêmes d'abord, je le présume, et ensuite pour l'avantage du Canada. Cependant, en vue du fait que nous avons eu dans le cours de l'année dernière un déficit de plus de quatre millions et demi de piastres, on se propose d'acquérir certaines lignes supplémentaires, afin que le déficit puisse être augmenté proportionnellement au parcours des lignes nouvellement acquises. Assurément, cela ne saurait se faire avec l'approbation de mon très honorable ami qui doit être tout à fait opposé à ce gaspillage effréné des deniers publics. Considérez que nous perdons \$13,000 par jour—\$91,000 par semaine sur le chemin de fer Intercolonial. Depuis 1895 nous avons dépensé sur l'In-