

Un contribuable intéressé du Canada entendant le directeur général des Postes faire cette déclaration, croirait naturellement qu'il est plein de toute autre chose.

Il a été question de la congestion et de l'encombremnt du trafic du blé dans les territoires du Nord-Ouest. Cela est arrivé il y a un an. Je lis ce qui suit dans le *Globe*, de Toronto, du 27 août :

L'inquiétude n'est plus aussi vive au sujet des transports. On dispose de beaucoup plus de logement dans les élévateurs, et les cultivateurs de leur côté ont fait des préparatifs en vue de l'emmagasinage de leurs grains jusqu'au jour de l'expédition.

De sorte que la députation se rend compte qu'il n'y a pas lieu de craindre que les cultivateurs du Nord-Ouest ne puissent sortir leur blé cette année. L'encombrement qui s'est produit l'année dernière ne se répètera probablement pas.

Pour les raisons données par les deux ex-ministres, je suis opposé au projet du Grand-Tronc-Pacifique; j'y suis opposé également parce qu'il forme une société commerciale entre le gouvernement du Canada et une compagnie de chemin de fer pour cinquante ans; et que par suite, toutes les autres compagnies de chemin de fer seront défiantes dans leurs rapports avec le gouvernement.

Je ne voudrais pas dire un mot intentionnellement contre le nord de Québec ou aucune autre partie de notre beau Canada. Je n'en parle que pour montrer quelles divergences d'opinion existent au sujet de ce nouveau pays. Les uns disent que c'est une terre fertile, susceptible de produire toutes sortes de grains et de légumes, et riches en bois magnifiques et en minéraux. D'autres ont dit, depuis que ce projet est en délibération, qu'il y a des centaines de mille acres sur lesquels il n'y a pas assez de terre pour y faire pousser un oignon, où on ne trouve que les essences forestières les plus pauvres, bois à pâte, peupliers, bouleaux blancs, pins des rochers; qu'on n'y trouve pas un pin blanc dans un rayon de plusieurs milles de là où le chemin est supposé devoir passer. Or, M. l'Orateur, je ne donne aucune de ces déclarations comme mienne; je les mentionne seulement pour faire voir combien peu de renseignements sérieux nous possédons sur ce pays. Je puis ajouter que nous avons des renseignements nouveaux quant aux rivières et aux lacs que ce chemin devra traverser, et le chiffre le plus élevé fixé par le gouvernement pour la construction de tout le chemin ne suffirait pas à construire les ponts. Et maintenant M. l'Orateur, pour les raisons que je viens de donner, ne serait-il pas préférable que le gouvernement retirât son bill et demandât au parlement de voter les fonds suffisants pour faire une étude topographique complète du pays?

Il pourrait alors, à la prochaine session, se présenter avec une estimation probable fondée sur des données plus exactes. Nous en obtiendrions une idée plus juste que celle

M. BIRKETT.

qui ressort actuellement des calculs très divergents faits par le ministre des Finances d'une part, et de l'autre, par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, d'après qui la dépense sera de \$127,000,000.

Si la gauche ne veut pas adopter cette ligne de conduite rationnelle, et si le motif qu'elle a donné à la Chambre est véritable, savoir : son désir d'assurer aux cultivateurs de l'Ouest et du Nord-Ouest de nouveaux moyens de transport pour leur récolte abondante, je lui demanderai, dans l'intérêt du pays, et de ce grand pays de l'Ouest, particulièrement, de mettre l'esprit de parti de côté et de se joindre à nous pour voter le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition. Ce plan utiliserait le chemin de fer de l'Etat, l'Intercolonial, qui s'étend actuellement de l'Atlantique à la ville de Montréal; il le rattacherait au Canada Atlantique et, par le moyen d'une ligne courte de Scotia-Junction à Sudbury, distance de 104 milles, le relierait au chemin de fer Canadien du Pacifique. Cela coûterait au pays à peu près \$60,000,000. Nous serions propriétaires de la ligne de Sudbury à l'Atlantique, ce qui nous donnerait une voie toute canadienne, avec Montréal et Québec comme ports d'été, et Saint-Jean et Halifax comme ports d'hiver.

L'avantage de cette route sur celle proposée par le gouvernement serait ceci : au lieu d'avoir à attendre sept ou huit ans que le gouvernement eût construit le chemin, vous pourriez ouvrir votre bureau d'expédition à Winnipeg et recevoir les marchandises dès le lendemain de l'adoption de ce contre-projet par la Chambre. A ceux qui disent que ce n'est pas le temps d'attendre, de délibérer, de réfléchir, de s'enquérir, mais que c'est le temps d'agir, je répondrai : Mettez de côté le Grand-Tronc-Pacifique dont la construction va prendre sept ou huit ans, et adoptez ce chemin qui est aujourd'hui en état de donner des revenus, et qui sera une source de bénéfices pour l'Etat tant qu'il sera exploité.

M. H. S. BELAND (Beauce). (Texte) : M. l'Orateur, la Chambre, j'en suis sûr, ne s'attend pas à ce qu'à cette heure avancée de la soirée, et après un débat qui dure déjà depuis un mois, je prolonge mes remarques bien longtemps. Je désire simplement offrir quelques considérations sur la mesure qui nous est soumise par le gouvernement, en autant que la province de Québec en particulier y est concernée. Peut-être aussi que mes remarques pourront s'étendre aux autres parties du pays. Je me permettrai également de passer rapidement en revue la proposition qui nous est soumise par l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) au nom du parti conservateur.

Personne, je crois, dans cette Chambre, n'a nié la nécessité qui existe aujourd'hui de construire un nouveau chemin de fer transcontinental. Non seulement dans cette Chambre, mais dans tout le pays, je ne crois