

honorables messieurs avaient examiné quelques-uns des états qui leur étaient soumis par leur premier ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Blair), ils auraient été plus prudents et se fussent rendu compte de leur position, avant de se lancer dans cette entreprise extravagante. M. Blair a été sept ans ministre des Chemins de fer sous l'ancien gouvernement, et il a dit au très honorable député qui dirige actuellement l'opposition (sir Wilfrid Laurier) que non seulement c'était une mauvaise politique de sa part que d'essayer de construire cette voie ferrée sans avoir recueilli des renseignements suffisants, sans plans et devis convenables, mais encore qu'il était peu sage de se lancer dans une telle entreprise entraînant des dépenses si énormes sans avoir étudié plus à fond les conditions affectant le projet.

Celui que les Canadiens doivent tenir responsable aujourd'hui d'avoir fait adopter cette mesure, c'est tout d'abord le très honorable chef de l'opposition. Le très honorable député chassa l'honorable A. G. Blair de l'arène politique lorsque, en 1904, il présenta ce bill au Parlement et le fit adopter, imposant ainsi au pays la construction de ce grand chemin de fer sans avoir recueilli les renseignements suffisants. Vous étonnez-vous, après cela, que le Gouvernement actuel soit obligé de tenir compte des dépenses énormes que nécessite la construction de ce chemin de fer? N'est-il pas juste et sage pour nous, qui faisons partie de ce gouvernement, de lui demander de faire un inventaire général pour s'assurer de ce qu'il en coûte pour construire des chemins de fer et fournir des facilités de transport au pays? Lorsque, en 1896, l'ancien gouvernement arriva au pouvoir, il trouva que l'argent dépensé pour la construction de chemins de fer au Canada, se montait, en chiffres ronds, à \$700,000,000. Quand ce même gouvernement dut se retirer, les sommes dépensées pour la construction de chemins de fer au Canada dépassaient \$1,500,000,000, soit plus du double du chiffre de 1896. Cette entreprise pèse lourdement sur les épaules du peuple canadien, et il s'ensuit que nous n'avons pu construire le Transcontinental de manière à répondre aux espérances des expéditeurs en leur accordant des tarifs de transport justes et raisonnables.

Permettez-moi de signaler quelques faits consignés dans le rapport de la commission d'enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental national. Personne ne conteste l'authenticité de ces faits sur lesquels je me propose d'attirer l'attention de

la Chambre. Les honorables messieurs peuvent parler jusqu'à la fin de la semaine prochaine si cela leur plaît, ils ne réussiront point à convaincre le public que les faits suivants puissent être mis en doute. La première déclaration faite par cette commission est à l'effet que:

Le plan du chemin de fer a été arrêté, c'est-à-dire qu'on en a choisi le type sans tenir compte de la nature du terrain et en présumant un trafic que rien ne promettait.

Personne n'osera prétendre que la construction du chemin de fer ne fut pas décidée sans que l'on connût la nature du terrain. Que dire du trafic présumé sur cette voie? Aujourd'hui nous construisons au Canada trois grands chemins de fer transcontinentaux. Dans le cours de l'année dernière, mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) a pu transporter tout le trafic du grand Ouest avec tant de célérité qu'il n'y a eu que peu ou pas de plaintes à ce sujet. Il y a quelques jours, la commission des grains me déclarait qu'elle a pu inspecter cinquante-trois wagons par heure, vingt-quatre-heures par jour, sept jours par semaine, pendant trois mois. Durant ce laps de temps, on a pu expédier 127,000,000 de boisseaux de grain. Aujourd'hui, au lieu de se plaindre du manque de moyens de transport, les cultivateurs de l'Ouest ne peuvent s'empêcher d'admettre que l'on s'occupe d'eux et que leurs produits sont transportés de l'Ouest à l'Est avec la plus grande rapidité.

Où en serons-nous, lorsque cet autre Transcontinental va être achevé? Il est facile de prévoir qu'à moins que le pays ne se développe beaucoup plus qu'on ne saurait légitimement l'espérer, le trafic sur ce nouveau Transcontinental ne pourra qu'être très restreint. L'honorable député de Welland a déclaré hier soir qu'au lieu de supposer huit trains quotidiens entre Winnipeg et Québec, il serait plus raisonnable de s'attendre à en avoir vingt. Assurément, c'est là une vue des plus optimistes. Il est impossible que l'on puisse espérer voir, en moins de quelques années, rien de tel sur cette ligne. Voyez les arrangements conclus avec la compagnie du Grand-Tronc. Peut-on s'attendre à ce que cette compagnie qui vient de dépenser \$20,000,000 pour son terminus de Portland néglige ce grand port national et permette que son trafic prenne cette nouvelle voie, pour venir en aide au Gouvernement? Comment un homme de bon sens pourrait-il espérer que ce chemin de fer transcontinental puisse accorder des