

seaux, à pleins barils, et c'est sans doute sur ce gaspillage des deniers publics que compte le gouvernement pour faire taire les scrupules du peuple. Je n'ai pas le moindre doute qu'il espère que c'est cet argument qui triomphera quand il sera obligé de se présenter devant les électeurs ; car il est impossible de supposer, un seul instant, que ce projet, jugé d'après ses seuls mérites, puisse être approuvé par le peuple.

L'ouest s'est déjà prononcé contre le projet, et l'est n'approuvera jamais la dilapidation de l'Intercolonial, de son propre chemin de fer. Pourquoi le gouvernement ne veut-il pas consulter le peuple avant de se lancer dans cette entreprise ? Il ne veut pas que les électeurs se prononcent pendant qu'il est encore temps de renoncer à l'entreprise et c'est pour cela qu'il met tout en œuvre pour faire adopter le bill à la fin de la session ; il veut faire approuver d'une manière irrévocable le contrat qu'il a signé à la hâte et sans renseignements avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Comme je l'ai déjà dit, les Territoires du Nord-Ouest sont assez vastes et assez riches pour former une nation.

L'an dernier, ils ont produit 100,000,000 de boisseaux de céréales. Le Manitoba a produit 53,000,000 de boisseaux de blé et les Territoires du Nord-Ouest, 14,000,000. Il n'y a pas de doute qu'il y a eu encombrement du trafic entre les terres à blé et les débouchés vers l'est, mais il n'y en a pas eu depuis ces débouchés et les ports de mer. Quand le grain a été rendu à Port-Arthur, il n'y a plus eu d'encombrement et le transport s'est fait sans inconvénient pour personne. De plus, de grandes améliorations ont été faites depuis un an ou deux. Le "Canadian Northern" est aujourd'hui en état de transporter une grande partie de la récolte de l'ouest. Je suis informé d'une source que je crois digne de foi que le "Canadian Northern" a augmenté son matériel roulant de 1,800 wagons, d'une capacité de 1,000 boisseaux chacun ; il a aussi fait l'acquisition de 30 nouvelles locomotives. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi énormément augmenté son matériel roulant et ces deux chemins de fer sont aujourd'hui en état de transporter toute la récolte de ce pays, sans embarras, sans retards, sans pertes pour personne.

Je dirai un mot maintenant de nos routes navigables. Tout le monde admet que le lac Supérieur est le débouché naturel du Nord-Ouest canadien, la clef du Saint-Laurent, le premier étape de la route navigable à travers le territoire canadien, de l'ouest à l'est. Voici quelques chiffres concernant ces cours d'eau :

	Milles.	Milles.
De Chicago à Depot-Harbour via les lacs..	579	
De Depot Harbour à Montréal via chemin de fer ..	379	— 928
De Chicago à Buffalo via les lacs..	889	
De Buffalo à New-York via N. Y. C.	440	— 1,329
Différence en faveur du Saint-Laurent et le port de Montréal..		371

M. PRINGLE.

Un grand nombre de partisans du gouvernement ont cherché à se convaincre et à convaincre les autres que le grain de l'ouest sera transporté par chemin de fer. Sur ce point il est impossible d'avoir d'arguments plus convaincants que le trafic qui se fait par le canal canadien et le canal américain, au Sault Sainte-Marie ; or voyons en quoi consiste ce trafic. En 1902, il est passé par ces canaux, 76,730,965 boisseaux de grain et cela, à mon sens, du moins, est une preuve irréfutable que le grain du Nord-Ouest est transporté par eau. Mais le grain ne constitue qu'une partie du trafic qui passe par ces canaux. Il y a eu 27,740,822 boisseaux de grain autre que du blé, 8,910,240 barils de farine. Cela démontre encore une fois que cette route peut, non seulement faire concurrence aux chemins de fer qui partent de Saint-Paul et de Minneapolis, mais aussi leur enlever le trafic de ces deux villes à destination de l'est. Voyons maintenant les distances :

	Milles.	Milles.
De Duluth à Depot-Harbour via les lacs..	644	
De Depot-Harbour à Montréal via chemin de fer..	279	1,023
De Duluth à Buffalo via les lacs..	997	
De Buffalo à New-York via N.Y.C..	440	1,437
Différence en faveur de Montréal..		414
De Port-Arthur à Depot-Harbour..	510	
Distance à Midland, environ..	510	
De New-York à Liverpool..	3,105	
De Montréal à Liverpool..	2,821	
Différence en notre faveur..		284

Ce que fait actuellement le Canada Atlantique, est encore une preuve irréfutable que le transport mixte est moins coûteux que le transport entièrement par chemin de fer pour le trafic de l'ouest à l'est. L'an dernier 20,000,000 de boisseaux de grain ont été transportés de Depot-Harbour aux ports de l'est et l'honorable député de Cardwell a expliqué que ce trafic était en grande partie américain et venait de Chicago. Le Canada Atlantique aurait pu en transporter cinq ou dix fois plus, s'il y avait eu assez d'éleveurs à Montréal pour recevoir le grain. La distance de Chicago, de Duluth, de Milwaukee, est plus courte pour aller à Montréal, que pour aller à Buffalo et New-York. En d'autres termes, un boisseau de blé peut être transporté depuis ces ports jusqu'à un port de la baie Georgienne, à meilleur marché que jusqu'à Buffalo. Tous les ports de la baie Georgienne peuvent être outillés pour devenir des centres de distribution du grain. Si ce projet du gouvernement était praticable, si le chemin de fer projeté pouvait transporter le grain de l'ouest à l'est, comme on le prétend, ce serait la ruine de ces ports qui font actuellement un commerce si profitable.

Nous avons deux grandes artères de l'ouest à l'est—la route par eau, par les lacs et les canaux et la route mixte par les lacs