

Les avantages de la route des lacs ont été beaucoup vantés. Le transport par eau a certainement des avantages en certaines circonstances, mais il a aussi ses inconvénients dus aux conditions climatiques et géographiques. En toute probabilité le pays à l'ouest de Winnipeg et Winnipeg même continueront de jouir pendant l'été de tous les avantages que la route des lacs peut donner, mais il y a un vaste pays cultivable au nord et à l'ouest, d'où l'on croit que l'on peut transporter des marchandises à meilleur marché par le nord que par la route des lacs. Naturellement, on comprendra que c'est à la condition que le chemin soit construit sans rampes fortes, comme le sont les chemins de fer canadiens ordinaires, chose qui ne peut être définitivement déterminée qu'à la suite d'études suffisantes faites sur le terrain.

Avons-nous de ces études aujourd'hui? Je ne le crois pas. Si on en a fait faire, pourquoi n'en a-t-on pas déposé le rapport sur le bureau de la Chambre? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris les moyens de les faire faire? Sir Sandford Fleming continue:

Si on réussissait à construire un bon chemin ainsi que je crois que la chose est possible, j'ose affirmer que vu la distance raccourcie et surtout la traction plus facile à cause de la douceur des rampes sur le nouveau chemin, on pourrait transporter du grain directement à Québec par cette route du nord à un prix moindre que par la route du sud, quand bien même par cette dernière on le transporterait gratuitement sur les lacs depuis Port-Arthur jusqu'à Depot-Harbour, Owen-Sound ou Sarnia. Ceci ne s'applique cependant qu'à la moitié de l'année pendant que la navigation est ouverte, tandis que pendant l'autre moitié la route du nord sera une rivale digne de ce nom.

Or, cela ne peut se faire que si un chemin de fer absolument sans rampes est possible au nord, et si Sandford Fleming ou un autre ingénieur peut-il estimer, à \$20,000,000 près, ce que coûtera un tel chemin de fer? Le ministre de la Justice peut-il nous dire ce que ce chemin coûterait? Que sert alors de parler d'une route dont on n'a pas fait le relevé, d'une route qui n'a aucun rapport avec le projet du gouvernement. Ce chemin dont parle sir Sandford Fleming n'est pas le chemin projeté par le gouvernement, ce n'est pas le transcontinental national que nous discutons en ce moment; c'est, ainsi que l'a dit véritablement le ministre de la Justice, le chemin de fer Transcanadien qui suit une route entièrement différente. L'honorable ministre de la Justice dit que l'on se dispute pour savoir quelle route va prendre le grain une fois rendu à Québec, la route de Saint-Jean ou Halifax, ou la route de Portland. C'est bien là le point en discussion, mais mon honorable ami appuie Portland, tandis que nous, de ce côté-ci de la Chambre, favorisons les ports des provinces maritimes. L'honorable ministre nie-t-il cela?

L'honorable M. FITZPATRICK: Oui, je le nie. Que mon honorable ami se rappelle le discours prononcé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et les applaudissements dont il a été couvert.

M. R. L. BORDEN.

M. R. L. BORDEN: Je vais lire un passage du discours de mon honorable ami.

Nos concurrents les plus acharnés sur le marché anglais sont les Américains, et cependant c'est sur eux que nous devons compter pendant six ou sept mois de l'année pour transporter nos produits sur ce marché.

Voilà comment mon honorable ami défend les intérêts des ports des provinces maritimes. Il les ignore complètement. Mais il a changé ses manœuvres tout à coup, et je suis heureux de le voir devenir maintenant un partisan ardent des ports canadiens. Il ne l'était pas autant l'année dernière.

L'honorable M. FITZPATRICK: Oui, je l'étais.

M. R. L. BORDEN: Je vais continuer alors et citer le reste.

Est-ce sage? Est-ce prudent? Comment les exportations peuvent-elles se faire de Montréal en hiver, si ce n'est en faisant passer les marchandises par Portland, Boston et New-York?

M. BROCK: Par Halifax.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Comment le port d'Halifax pourrait-il lutter contre celui de Portland? Il est pour ainsi dire deux fois plus éloigné que ce dernier.

L'honorable M. FITZPATRICK: Cela se rapporte aux conditions actuelles; c'est à dire que la Compagnie du Grand Tronc ne peut pas présentement transporter de marchandises de Montréal à Halifax à aussi bon marché qu'à Portland. C'est là ce que j'ai dit. Il n'est pas juste de fausser le sens de mes paroles.

M. R. L. BORDEN: Voyons si je fais dire à l'honorable ministre autre chose que ce qu'il a dit.

L'honorable M. FITZPATRICK: J'ai le droit de savoir à quelle page des "Débats," l'honorable député me cite. Je veux voir mes paroles.

M. R. L. BORDEN: Je lis d'après les notes que j'ai devant moi. Je vais envoyer chercher à ma chambre le volume où cela a été copié. Je vais lui donner la page, et mon honorable ami verra que ma citation est littérale. Sait-il quelle distance il y a de Québec à Halifax par les routes qu'il propose? Le sait-il dans le moment?

L'honorable M. FITZPATRICK: Saint-Jean n'est-il pas plus proche?

M. R. L. BORDEN: Je parle d'Halifax, et c'est d'Halifax que mon honorable ami parlait dans ce passage. Lui qui est si grand partisan des ports des provinces maritimes sait-il quelle distance il y aurait de Québec à Halifax par les routes qu'il propose? Je ne crois pas qu'il le sache. Mais je vais le lui dire. Prenons les calculs les moins élevés, ceux que le ministre des Finances faisait l'année dernière. D'après ses calculs très favorables au gouvernement la distance entre Québec et Moncton serait de 400 milles.