

tion pendant le discours du directeur général des Postes et l'ai obligé à nous parler du coût d'une voie ferrée de Montréal à la baie Georgienne.

C'est alors qu'il nous a déclaré que cette ligne coûterait \$15,000,000 au bas mot. Cela revient à dire qu'un chemin de fer de 360 milles entre Montréal et le rivage de la baie Georgienne entraînerait une dépense de \$41,600 par mille, de l'aveu du directeur général des Postes, tandis qu'une voie ferrée construite dans un pays inexploré et inconnu dans la région septentrionale d'Ontario et de Québec ne coûterait, selon lui, que \$28,000 par mille. Voilà qui donne une juste notion de l'esprit de justice et des connaissances que le ministre a apportés à l'étude de la question du coût comparatif des deux projets, à vous, M. l'Orateur, à la Chambre et au pays, enfin, à tous ceux qui désirent apprécier comme elle doit l'être la logique du directeur général des Postes.

Mais envisageons son raisonnement à un autre point de vue. Cette ligne de 360 milles de longueur, entre Montréal et les bords de la baie Georgienne, traversant le territoire habité d'Ontario, coûtera \$15,000,000, tandis qu'un chemin de fer de 1,875 milles reliant la cité de Moncton à la cité de Winnipeg n'entraînera qu'une dépense de \$8,853,000 qui ne seront pas remboursés. Y a-t-il parmi la droite, à part le directeur général des Postes, un seul député qui oserait élever la voix dans cette enceinte ou du haut de la tribune populaire et soutenir que c'est là une comparaison légitime du coût des deux entreprises? Bien plus, selon l'expert auquel le gouvernement a confié le soin de répondre à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, l'objet de la construction de ce chemin est de favoriser le transport de tout le grain de l'ouest jusqu'aux ports du Saint-Laurent et de l'océan Atlantique. Nous tenons de la même source que ce résultat ne sera atteint qu'avec le chemin de fer le plus moderne, le plus parfaitement outillé et n'offrant aucune pente de plus de quatre dixièmes pour cent par mille. Et on laisse entendre à la population du pays qu'on peut construire une pareille voie à travers le nord des provinces de Québec et d'Ontario à raison de \$28,000 par mille! Allons donc! l'Intercolonial a entraîné une dépense imputable sur le capital de cinquante à soixante mille dollars par mille, et le directeur général des Postes lui-même a fixé à environ \$50,000 par mille le coût de la voie ferrée construite sur la rive du lac Supérieur et exploitée par le Pacifique Canadien. Mon honorable ami a supposé qu'une fois construite et rapportant un loyer, la ligne de Moncton à Winnipeg ne coûterait plus rien du tout. En vertu du même raisonnement, s'il avait voulu établir une comparaison équitable, il aurait calculé que le Canada Atlantique, si le pays en faisait l'acquisition, non seulement ne coûterait rien, mais rapporterait un léger bénéfice annuellement. Pourquoi, d'après les calculs de mon honorable ami, un chemin coûtera \$15,000,000 et l'autre ne coûtera

absolument rien, si ce n'est la perte de loyer pendant les sept ou dix premières années.

Le directeur général des Postes s'est ensuite occupé de la partie du contre-projet relatif à la ligne de North-Bay à Fort-William, qui, d'après lui, coûtera au pays \$38,040,000. On voit à la page 10,031 des "Débats," qu'il s'est étendu assez longuement sur la qualité de la voie, et il est bon de faire connaître ses paroles à la Chambre afin que celle-ci puisse rendre un compte fidèle de ce qu'il pense, en sa qualité d'avocat, de l'indemnité que le gouvernement doit payer lorsqu'il s'empare d'une entreprise publique. Il a dit :

Chacun sait que les 634 milles du Pacifique Canadien, qui séparent Fort-William de North-Bay, constituent la voie ferrée la moins rémunératrice qu'il y ait au Canada. Chacun sait aussi que le Canadien du Pacifique possède une autre route de près de 400 milles, de Duluth à Sault Sainte-Marie, qu'il ne demanderait pas mieux que d'utiliser, s'il pouvait se défaire de la partie Fort-William-North-Bay. L'honorable gentleman nous propose de prendre dans le Trésor \$38,000,000 et de passer cet argent à la Compagnie du Pacifique pour l'achat de la ligne Fort-William-North-Bay. Chaque train allant de Fort-William à North-Bay fait perdre de l'argent à la compagnie. Je ne puis pas dire à combien s'élèvent ces pertes d'argent, mais un honorable député de la gauche—j'ignore où il a pu puiser ce renseignement—est d'avis que la compagnie perd chaque année \$1,000,000 pour le maintien de la ligne entre Fort-William et North-Bay.

Mon honorable ami, parlant non seulement à titre de directeur général des Postes, mais en tant qu'homme de loi, a soutenu que lorsque le gouvernement exproprie un chemin de fer dont les frais d'entretien sont élevés, et dont les recettes annuelles ne couvrent pas les dépenses, il doit payer non seulement la valeur de ce chemin, mais le prix qu'il a coûté. Je croyais que le moindre bachelier savait que lorsque l'Etat prend possession d'un immeuble pour cause d'utilité publique, il ne paie pas le coût, mais la valeur réelle de cet immeuble à son propriétaire. C'est un axiome que le ministre de la Justice ne songerait pas un seul instant à contester, parce qu'il sait que ce principe est reconnu par des autorités si éminentes et si nombreuses qu'un homme de loi n'oserait pas le révoquer en doute. Pourtant, le directeur général des Postes déclare que, bien que ce chemin soit improductif, et qu'il serait avantageux pour la compagnie de s'en débarrasser tout en conservant le droit de libre parcours, moyennant le paiement d'un loyer, il nous faudrait en payer le coût si nous voulions en prendre possession. Cette question a été débattue dans cette Chambre il y a bien des années. Elle a été discutée de nouveau lors du débat auquel a donné lieu l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond. Nous avons soutenu, et personne ne nous a contredit, que c'était la valeur, et non le coût de ce chemin que le gouvernement devait payer. Bien plus, nous avons prétendu, quand il s'est agi du Drummond, et je suis prêt à soutenir la même