

neurs peuvent construire une voie ferrée dans les prairies de l'Ouest, y compris la majeure partie de l'outillage et les remises à locomotives, pour \$18,000 ou \$20,000 le mille. Si tel n'est pas le cas mes renseignements font défaut. Il nous faut ajouter considérablement à \$18,000 pour atteindre le chiffre de \$35,000 le mille. En son for intérieur le ministre croit-il qu'un homme aux idées économiques aurait appliqué \$35,000 le mille à la construction, sans y comprendre l'outillage, le matériel roulant et les remises à locomotives? Deux autres voies ferrées sont actuellement en cours de construction et le ministre peut se renseigner parfaitement sur le coût du posage de la voie. Si mon assertion que \$18,000 à \$20,000 suffisent à l'établissement d'une bonne voie ferrée à travers les prairies est juste, pourquoi nous demanderait-on de secourir une compagnie qui a payé \$25,000 le mille. L'argument des promoteurs est que c'est un meilleur chemin de fer. En quoi est-il supérieur au Canadien du Nord qui se rend à Edmonton? En quoi excelle-t-il le Pacifique-Canadien qui le longe à quelques milles de distance? Tout homme qui s'y connaît en chemins de fer restera ébahi quand vous lui direz qu'on a appliqué \$35,000 à la construction de cette voie ferrée. Je dis que s'ils ont gaspillé l'argent, et même pis, s'ils l'ont dépensé illégalement, de sorte que les frais de construction ont été presque doublés, ils ne devraient pas s'adresser à nous—si toutefois ils l'ont fait—et nous demander de les tirer d'embarras. Le Grand-Tronc qui est le père, la mère et le grand-père de l'entreprise aurait dû en surveiller l'exécution. C'était sa chose, et comme l'a dit un des ministres à maintes reprises, il y était en tous points concerné.

Les directeurs du Grand-Tronc qui ont tant d'expérience dans la construction et l'administration des voies ferrées ont-ils veillé à la construction économique de celle-ci? S'il ont donné cours à l'extravagance et y ont contribué par une avance de \$7,000,000, qu'ils paient eux-mêmes ces \$7,000,000. Pourquoi viendraient-ils nous demander de les rembourser? S'ils sont les promoteurs du projet, les garants sur lesquels l'on appuyait presque toute l'entreprise, s'ils sont responsables, s'ils ont permis, ce que je qualifie de grossière extravagance, la dépense de \$35,000 le mille pour la construction, qu'ils y laissent alors leurs \$7,000,000 et qu'ils contribuent ainsi à la construction d'une voie dont ils retireront les profits.

Maintenant, monsieur le Président, s'il est vrai, comme le ministre des Finances doit le savoir, que des écumeurs, individuellement ou collectivement, ont profité de cette entreprise; s'il est vrai qu'ils ont lo-

calisé l'emplacement des villes sur leurs propres terrains; s'il est vrai qu'ils possèdent 81 de ces emplacements sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, et détiennent 76,000 ou 77,000 acres de terres, que, proportionnellement à la valeur qu'auront ces terres, ils ont acquises pour une bagatelle, sans qu'elles soient grevées pour assurer des fonds à cette compagnie qui vient mendier un emprunt, quel calcul fera le ministre? Ces terrains qui comprennent 16,000 acres d'emplacement de villes, longeant une grande voie ferrée et traversant de riches prairies, ont une grande valeur. Subdivisés en lots ils seront d'un fort apport. Dans un acre il y a nombre de lots. Autant que j'ai pu m'en assurer, ces terrains leur coûtent \$3 l'acre. Divisé en lots et en emplacements de ville qui se vendront \$50, \$75, \$100, \$200 et plus, ils rapporteront de fortes sommes. Pourquoi ne contribuerait-on pas les profits ainsi réalisés à la construction de ce chemin de fer? Cette construction se fera-t-elle sur garanties seulement, avec nos prêts et à nos frais? Les promoteurs détiendront-ils tout le capital-actions que nous leur avons cédé sans que nous retirions aucun ou presque aucun profit, et cela après avoir pris le dessus du panier en s'emparant des emplacements de ville et de tout le reste? Tout cela devrait être consacré à la construction de la voie et à l'augmentation du capital. Cet argent profite aux individus et aux corporations distincts du Grand-Tronc-Pacifique. Ces faits sont-ils vrais? S'ils le sont, ils doivent nous faire réfléchir.

L'on parle du Titan épuisé, mais nous avons ici un jeune Titan qui ploie sous le fardeau financier dont on l'accable, et ce jeune Titan est le Canada lui-même. Tandis que nous appliquons toutes nos facultés à la réalisation de nos propres fins, nous permettons à ces hommes de tout s'accaparer, profits, emplacements de ville, bois de commerce, etc., et nous plions patiemment l'échine et allourdissons le fardeau que nous trouvons déjà trop lourd. Il est temps pour nous de considérer sagement les obligations que nous imposent les dettes que nous accumulons. Le ministre des Finances vient nous demander un emprunt. C'est de lui que nous attendons des renseignements. Lorsque nous avons fait un prêt au Pacifique-Canadien, nous nous sommes assurés une garantie sur leur \$35,000,000 de capital-actions. C'était là une garantie sérieuse et sûre. Nous avons dit à la compagnie: Vous venez nous demander les fonds pour l'achèvement de votre entreprise, mais nous ne pouvons vous les avancer à un taux moindre que celui que nous payons et en prenant toutes les garanties que vous pouvez nous donner. Vous avez un capital-actions de \$35,000,000 qui sera la garantie de notre prêt. Mais dans le cas présent, la compa-