

d'importance et les autorités de l'endroit auraient pu les apaiser.

Lorsque la police et les citoyens sont impuissants à calmer les émeutiers, la loi leur vient en aide. Cependant, je ne sais pas s'ils y ont eu recours.

CHEMIN DE FER NATIONAL A TRAVERS LE CONTINENT.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que le bill (n° 235) concernant la construction d'un chemin de fer national à travers le continent soit voté en troisième délibération.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la Chambre adopte ce projet de loi en troisième délibération, je désire présenter certaines observations sur le but et le caractère de l'entreprise que le gouvernement projette, telle qu'expliquée dans le présent bill et dans le contrat reproduit à l'annexe. Au cours du débat on a scruté si minutieusement chaque détail du projet ministériel et du contre-projet que j'ai eu l'honneur de proposer dans cette enceinte il y a quelques semaines, que je ne serai pas tenu de m'appesantir sur ce sujet. D'un autre côté, je ne pourrais pas, sans consacrer beaucoup de temps à cette tâche, entreprendre de réfuter une à une toutes les objections que les députés de la droite ont soulevées contre ma propre proposition. Inutile de dire que si, sortant d'ici, je voulais répondre à tous les critiques du dehors, je serais obligé d'abuser bien plus longtemps de la patience de mes collègues à cette époque avancée de la session.

Toutefois, il est un aspect de la question, et surtout du contre-projet, sur lequel la droite s'est étendue avec plus de complaisance. Je fais allusion au coût du contre-projet dont je suis l'auteur. Je n'essaierai pas de répondre à tout le monde, comme je serais tenté de le faire dans d'autres circonstances. Mais le directeur général des Postes, au nom du gouvernement, a résumé dans son discours tous les reproches qu'on a pu faire à mon contre-projet. Je considère donc ces discours comme une analyse assez fidèle des objections qu'on a soulevées devant la Chambre et devant le pays pour combattre la proposition que je faisais il y a quelques semaines passées.

Tout d'abord, il est bon que la Chambre et le pays sache que mon honorable ami (l'honorable sir Wm Mulock) a expliqué qu'il voulait avant tout établir une comparaison éminemment juste et pratique entre ce que coûtera l'entreprise mentionnée dans le présent bill et ce que coûterait la réalisation du projet que j'ai énoncé. Qu'il soit également bien entendu que le directeur général des Postes a accepté à plusieurs reprises les calculs de mon honorable ami, le ministre des Finances. Afin de ne pas commettre d'injustice envers le directeur général des Postes, je citerai trois extraits de son discours. A la page 10017 (v.f.) des "Débats", je lis ce qui suit

Sir WILFRID LAURIER.

Le nôtre est très modeste. Il fut un temps où on l'attaquait comme étant de grande envergure, mais comparé à celui du chef de l'opposition, ses dimensions se trouvent considérablement réduites. Il se borne à la construction d'un chemin de fer de Moncton à l'océan Pacifique en passant par Québec, chemin de fer dont une partie sera exploitée par une compagnie et qui ne coûtera au peuple du Canada que la somme de \$13,000,000.

A la page 10023 (v.f.) se trouve le passage suivant

Notre projet, se bornant à un placement d'argent à l'exception de la perte de l'intérêt ou du loyer au commencement pendant quelques années, entraîne une dépense non remboursable en argent de la part du gouvernement de \$13,000,000 au plus.

On trouve la même idée à la page 10040 (v.f.) :

J'ai presque honte de notre modeste projet, qui ne comporte qu'une dépense de \$13,000,000.

Donc il n'y a pas lieu de douter de ce que pense le directeur général des Postes des calculs que le ministre des Finances a soumis à la Chambre. De plus, notons qu'en acceptant les chiffres de son collègue, l'honorable ministre a estimé à \$25,000 par mille, ou à \$10,000,000 en tout, le coût de la construction des 400 milles de voie ferrée qui reliera Moncton à Québec, et à \$28,000 par mille, soit à \$41,300,000 les frais d'établissement des 1,475 milles de chemin de fer de Québec à Winnipeg.

Mon honorable ami, le directeur général des Postes, a examiné séparément chaque article de la dépense qu'entraînerait, selon lui, la réalisation de mon contre-projet. Je devrai prendre le temps de suivre son raisonnement point par point, afin de montrer à la Chambre et au pays quel esprit de justice animait le directeur général des Postes lorsqu'il a abordé ce sujet.

Entretenant, tout d'abord, d'estimer le coût du Canada-Atlantique qui relie Montréal à Depot-Harbour sur la baie Georgienne, il a déclaré—j'ignore où il a puisé ses renseignements, car il n'a pas appris à la Chambre sur quelles données il s'appuyait—il a déclaré, dis-je, que ce chemin de fer coûterait \$17,000,000 à l'Etat. Nous tenons de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qu'on aurait pu acquérir l'actif de la compagnie, y compris les vaisseaux, pour \$12,000,000, et le représentant de Welland nous a appris (page 9979 des "Débats") que cette voie ferrée avait été offerte en vente et que la mise à prix était de \$11,000,000. Je tiens moi-même de bonne source qu'on aurait pu acquérir, cette année, le Canada-Atlantique, ainsi que sa flotte, à raison de \$12,000,000 comptant. Tout d'abord, le directeur général des Postes n'était aucunement disposé à s'attaquer à la ligne entre Montréal et la baie Georgienne. On se rappelle que j'ai déclaré nettement qu'en ceci comme en toute autre chose concernant ma proposition, je n'agirais qu'après m'être assuré le concours des meilleurs experts du pays ou même de tout le continent. Quoi qu'il en soit, j'ai lancé une observa-