

le contrat qu'avait tenté de faire l'honorable Alexander Mackenzie comportait \$10,000 par milie, ce qui représentait \$30,000,000 et 60,000,000 d'acres de terre. Ayant cité ces chiffres, je laisserai à la Chambre le soin de juger de la justesse du raisonnement de l'honorable député. Mais le contrat fait avec la Compagnie du Canadien du Pacifique, il y a vingt-cinq ans, n'est pas ce qui nous occupe dans le moment. La compagnie a, sans doute fait de l'argent dans cette entreprise, et c'était son droit; elle a profité de l'occasion, et d'autres ont fait de même; et, sans le contrat conclu à cette époque entre le gouvernement conservateur et la Compagnie du Canadien Pacifique, l'honorable député n'aurait probablement pas eu la chance de représenter une circonscription du Nord-Ouest dans cette Chambre.

Le contrat du Pacifique Canadien différerait tellement de celui qui est soumis à la Chambre qu'on ne saurait établir de comparaison entre les deux. Les progrès qui se sont accomplis depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique ont plus que justifié la sagesse et le courage de ceux qui ont assumé la responsabilité de mener cette entreprise à bonne fin.

Comme bien d'autres, je m'efforce depuis trois semaines de me former une juste idée du coût probable de cette nouvelle ligne transcontinentale, mais je n'ai pas réussi jusqu'ici. Sept ministres ont pris la parole et leurs estimations ne sont pas tombées d'accord; les simples députés ont aussi pris part à la discussion et ils ont aussi différé d'opinion. Le premier ministre a déclaré que l'entreprise coûterait treize millions de dollars au pays. Aucun membre de la Chambre n'a autant de respect que moi pour le premier ministre; mais, lorsqu'il dit qu'on peut construire mille huit cents milles de chemin de fer pour treize millions de dollars, il fait une assertion à laquelle nous ne pouvons pas ajouter foi. En consultant les Débats, je constate que le coût de cette nouvelle entreprise est estimé différemment, depuis huit millions huit cents soixante mille dollars à cent trente-huit millions huit cent cinquante mille; chaque expert ou estimateur déclarant que ses calculs sont certainement exacts. D'abord, le premier ministre, en toute franchise et sans hésitation, a fixé le coût de l'entreprise à treize millions de dollars ni plus ni moins. Les partisans du gouvernement ont chaleureusement applaudi cette déclaration et à juste titre, puisque le premier ministre du Canada affirmait sans aucune restriction qu'il était possible de construire mille huit cents milles de voies ferrées dans un pays inconnu, à raison de treize millions de dollars.

Voilà l'homme qu'il faut au pays. Nous avons ensuite l'estimation du représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) qui déclare avoir étudié la question avec beaucoup de soin et qui ajoute avec une somme égale d'assurance que ces calculs sont exacts et qu'il en coûtera au Dominion soixante et

cinq millions de dollars pour construire un chemin de fer du même modèle que le Grand Tronc. Nous avons entendu ensuite le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) dont les chiffres diffèrent un peu de ceux de son leader. Il a calculé, dit-il, que le réseau entre Lévis et Winnipeg coûtera treize millions cinq cents mille dollars; c'est un demi-million de plus que l'estimation faite par son chef, bien qu'il déclare s'en être rapporté à un actuaire à l'emploi du ministre des Finances. Vient ensuite le ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright) qui affirme qu'après mûr examen, il a constaté que la construction du chemin entraînerait une dépense annuelle de deux millions de dollars, et qu'il faudrait sept ans pour établir cette voie ferrée; si bien qu'en fin de compte elle coûterait quatorze millions de dollars. Nous avons aussi l'estimation de l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) que ses amis de la droite ont considéré pendant sept ans comme un expert dans les questions de construction des chemins de fer. Que dit celui-ci? Il déclare qu'il a examiné tout le réseau projeté autant que les maigres renseignements que le gouvernement possède lui ont permis de le faire et que, tout calculé, il est arrivé au coût total suivant:

De Winnipeg à Moncton.....	\$65,000,000
Intérêt pendant la construction..	7,800,000
Perte de loyer pendant dix ans....	19,500,000
Perte d'un demi pour cent d'intérêt pendant la durée du contrat....	18,500,000
Intérêt à payer pour la section des montagnes.....	4,050,000
Garantie pour la section des prairies.	9,750,000
Garantie pour la section des montagnes.....	13,500,000
Intérêt pour la section des prairies pendant la moitié de délai de la construction.....	750,000
Total	\$138,850,000

Maintenant, qui a raison? Certes, la gauche peut à juste titre demander un peu plus d'éclaircissements. On a fourni différentes estimations à la députation, et je crois que le public sera porté à considérer que les calculs de l'ex-ministre des Chemins de fer sont les plus exacts. Vraiment, il est ridicule de croire ou de dire que \$13,000,000 suffiront à construire 1,800 milles de voie ferrée dans la région que la ligne transcontinentale devra traverser ou dans toute autre.

Il y a encore le directeur général des Postes qui après deux heures d'efforts a tiré la conclusion que l'estimation du premier ministre était exacte et que l'entreprise pourrait être menée à bonne fin moyennant \$13,000,000.

Une autre estimation est celle que le ministre des Finances a préparée. Il semble avoir fait un calcul très serré, car il n'a pas oublié les sous. Quelle est son estimation? Elle diffère des autres. Elle s'élève à \$11,512,327.02. Il serait naturel de croire que les calculs du ministre des Finances sont exacts. Il le croit lui-même, car il ajoute