

s'y arrêter. C'est tout ce que j'ai demandé. Je n'ai pas présenté cette idée comme une proposition à mettre à effet sur le champ ; je l'ai présentée comme quelque chose que le gouvernement, à mon avis, devrait considérer. Je m'en tiens absolument à cette opinion, en dépit des railleries de l'honorable directeur général des Postes ; je pense que c'est un plan que le gouvernement sera obligé d'examiner dans un avenir peu éloigné.

L'honorable directeur général des Postes, après avoir refuté, victorieusement selon lui, la proposition que j'avais faite, s'est occupé de la ligne de Québec à Moncton. Il comprend dans la dépense que comporterait mon plan \$10,000,000 pour cette partie de l'entreprise. Je crois que j'ai, en parlant à la Chambre, un peu à la hâte, l'autre jour, vers six heures, parlé d'une ligne de Lévis à Moncton. Je ne m'étais pas rendu compte que je l'avais fait jusqu'à ce que subséquemment j'en fus informé par l'honorable ministre de la Justice ; et là-dessus, je déclarai que je me proposais de faire passer la ligne de la Rivière-du-Loup à Moncton, parce qu'une fois à la Rivière-du-Loup, vous avez dépassé l'extrémité de l'Etat du Maine et, dans mon opinion, vous pouvez, en vous servant de l'Intercolonial et en le dirigeant de la Rivière-du-Loup à Moncton par le meilleur chemin praticable, vous assurer d'une voie aussi courte qu'en construisant une nouvelle ligne de Lévis à Moncton. Je ne sais trop quelle nécessité il y a de chemins de colonisation à travers les paroisses de l'intérieur des comtés bordant le Saint-Laurent. S'il y a un besoin de chemins de colonisation, je serais prêt à dûment considérer toute demande à cet effet. Mais en parlant d'une ligne courte de Lévis à Moncton, ce que j'avais en vue, c'est plutôt une ligne qui donnerait à la population des provinces maritimes et aux ports de ces provinces une meilleure chance de s'attirer le commerce de l'ouest, et je m'exprimai dans ce sens dans mon discours. Je proposai de construire cette ligne comme tronçon du chemin de fer Intercolonial, de la retenir comme partie du chemin de fer national, et non pas de la remettre au Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, par inadvertance, sans doute, a compris dans son calcul toute la ligne de Lévis à Moncton, et a chargé mon projet d'une somme de \$10,000,000 de ce chef.

Rappelons-nous ceci : toute l'entreprise du gouvernement doit coûter \$13,000,000 ; dans cette entreprise il faut inclure la ligne de Lévis à Moncton, laquelle, d'après le directeur général des Postes, doit coûter \$10,000,000 ; par conséquent, si vous supprimez ces \$10,000,000, il vous reste \$3,000,000 pour la construction de toutes les autres lignes comprises dans le projet du gouvernement. C'est un raisonnement juste, n'est-ce pas ?

Cette section est comprise dans la proposition du directeur général des Postes, qui doit coûter \$13,000,000 ; et d'après lui elle doit coûter \$10,000,000 ; par conséquent, il

reste \$3,000,000 à dépenser pour tout le reste du projet du gouvernement. Voyons ce que ce merveilleux gouvernement et ce merveilleux directeur général des Postes vont faire de ces \$3,000,000. Je vais donner ici une estimation, d'après le ministre des Finances, de ce que coûtera cette entreprise, et je donnerai aussi ma propre estimation.

La ligne de Québec à Winnipeg, d'après le calcul de M. Fielding, coûtera \$41,300,000 ; mais d'après le calcul du directeur général des Postes, qui fixe à \$40,000 par mille le coût de construction de la ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury, calcul que j'adopte comme étant plus juste, elle coûterait \$59,000,000. La perte de loyer et d'intérêt, d'après le ministre des Finances, s'élèverait à \$11,468,030, et d'après mon propre calcul, cette perte serait de \$17,176,033. La section de montagne, d'après la proposition du ministre des Finances, et que j'adopte pour cette fin, coûterait \$2,924,000. Le pont de Québec, d'après la proposition du ministre des Finances, et j'accepte ses chiffres pour les fins de cette partie de mon raisonnement, coûterait \$2,000,000. Par conséquent, vous avez une estimation totale du coût du reste de l'entreprise, d'après le ministre des Finances, de \$57,632,030, et d'après mon calcul de \$81,100,033. Voici ces chiffres sous forme de tableau :

	Calcul	
	Fielding.	Mon calcul.
Ligne de Québec	\$41,300,000	\$59,000,000
Perte de loyer et intérêt	11,468,030	17,176,033
Section de montagnes	2,924,000	2,924,000
Pont de Québec	2,000,000	2,000,000
	\$57,692,030	\$81,100,033

Mais le directeur général des Postes est un si grand génie en matière de finances qu'il va exécuter tout cela pour \$3,000,000. La modération et la nature pratique de son calcul sont tellement évidentes, que je serais disposé à ne plus m'en occuper. Je croirais, toutefois, que si mon très honorable ami le premier ministre avait jamais à se choisir un nouveau ministre des Finances il ne devrait pas hésiter un seul instant sur qui porter son choix.

Mon honorable ami le directeur général des Postes a fait différentes autres objections d'une nature plus ou moins détaillée à mon projet. Il s'est opposé à l'achat de lignes existantes. Il aurait voulu construire des lignes et dépenser de l'argent ; à son avis, la population du pays est très opposée à l'achat d'anciennes lignes. Jusqu'à ce que je l'eusse entendu, j'avais toujours été sous l'impression qu'il faisait partie du gouvernement qui a acheté une ligne existante de Lévis à Sainte-Rosalie et l'a payée beaucoup plus qu'elle ne valait. Apparemment il ne peut être le même gentleman qui a préconisé si fortement ce projet lorsqu'il fut soumis à la Chambre par le présent gouvernement. Il a désigné mon projet en disant que c'était du "rapiécetage." Si je ne me trompe il s'est servi de ce terme plusieurs fois dans