

après-midi sur le compte de M. Bethune. J'estime qu'il a parfaitement le droit de faire les opérations dont on a parlé et traiter dans toutes négociations.

Quant à M. Blain, je sais que c'est un homme très méritant, avantageusement connu à Toronto, mais je peux bien dire que M. Blain doit avoir une compétence plus grande en épiceries qu'en fait de matériaux de chemins de fer, car je n'ai jamais entendu dire qu'il eût quelque expérience dans la construction des voies ferrées.

Enfin, parmi les demandeurs de cette concession de 3,000 milles, je relève le nom de M. Emmanuel Tassé, journaliste, domicilié à Ottawa. Je n'ai jamais entendu citer le nom de M. Tassé à propos d'une entreprise de chemin de fer un peu importante. La chose est possible, mais je n'ai jamais entendu dire qu'il fût intéressé dans l'exploitation des chemins de fer ou de grands travaux publics.

Voilà donc les quatre hommes qui demandent au Parlement ce qui suit, articles 2 et 3 :

2. Les personnes dénommées en l'article premier du présent acte sont constituées directeurs provisoires de la compagnie.

3. Le capital de la compagnie sera de vingt-cinq millions de piastres. Nul appel de versement n'excédera dix pour cent du montant des actions souscrites.

Sur cette question du capital, est-il un seul homme qui voudrait entreprendre la tâche d'établir un chemin de fer à travers les montagnes de la Colombie-Anglaise, en partant de Victoria, avec vingt-cinq millions ? Chacun sait ce qu'il en coûte pour construire une voie ferrée à travers monts et tunnels dans la Colombie-Anglaise, et cependant ces gens se contenteraient d'un capital de \$25,000,000. A partir du passage de la Tête-Jaune, ils ont un quart du continent à parcourir avant d'atteindre la baie d'Hudson. Si le Pacifique-Canadien avait commencé avec vingt-cinq millions de dollars, où aurait-il abouti ? Le gouvernement contribua \$25,000,000 en espèces sonnantes, y joignit le don de 25,000,000 d'acres de terre, et cependant la compagnie éprouva quelque difficulté à placer ses obligations. Malgré cela, voici des gens qui nous adressent cette demande : autorisez-nous à commencer nos travaux avec \$25,000,000 : nous avons 3,000 milles de voie à construire sur laquelle il y a des ponts qui coûteront

de deux cent à trois cent mille dollars chacun.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : L'honorable sénateur dit-il trois mille milles ?

L'honorable M. DAVIS : Je dis que le tracé, quand on l'aura déterminé, dépassera encore cette estimation.

C'est facile de se présenter au comité et de nous montrer une carte traversée d'un trait à l'encre bleue en nous disant : " Nous avons l'intention d'établir une ligne de chemin de fer de tel point à tel autre." Mais quand vient le temps de reconnaître et d'adopter un tracé, les ingénieurs trouvent que la distance indiquée à l'encre sur la carte est beaucoup dépassée dans la réalité. L'échelle des distances sur le plan peut vous donner 1,000 milles, mais après que vos ingénieurs auront reconnu le terrain et arrêté le tracé, le parcours en mesurera 2,000.

Ces messieurs auront à construire 3,000 milles de voie dans un pays montagneux où il faudra percer des tunnels et bâtir des ponts fort coûteux, exproprier le terrain jusqu'à la baie d'Hudson. Mais ce n'est pas tout. A cent milles de la baie d'Hudson on aura à traverser un pays marécageux, rempli de fondrières où la construction demandera des centaines de mille dollars. Par conséquent, un capital de \$25,000,000, c'est bien peu pour commencer les travaux projetés par cette compagnie. Si ces messieurs étaient de vrais constructeurs de chemins de fer, et s'ils avaient l'idée d'exécuter leur entreprise, jamais ils n'auraient fait une pareille demande.

Je n'hésite pas à dire que l'exécution de ce projet pourrait coûter \$200,000,000. Voyez le Transcontinental, entre Moncton (N.-B.) et Winnipeg, qui n'a pas l'étendue de la ligne projetée en discussion ; il va coûter à l'Est de \$150,000,000 à \$200,000,000, et l'exécution ne présente pas les difficultés que celles qu'on rencontrera sur cette ligne.

Si le gouvernement fédéral ne peut pas construire un chemin de fer dans un pays relativement plat pour moins que cette somme énorme, comment ces messieurs pourraient-ils avec vingt-cinq millions, établir une voie de grand parcours dans un pays bien plus accidenté où les travaux coûteront le double ? C'est la preuve que ces messieurs ne savent pas ce qu'ils entreprennent. S'ils