

que j'ajoute à dessein \$30,000,000 à ce que coûterait la réalisation du projet ministériel. Je croyais avoir clairement expliqué ma proposition en ce qui a trait à la section des montagnes, et il me semble que j'ai été parfaitement compris de tous les députés de cette Chambre et de tous les citoyens du pays, à l'exception du directeur général des Postes. Voici mon projet : Je croyais, ai-je dit, que, à partir d'Edmonton ou d'un autre endroit à l'ouest de cette ville, jusqu'à la côte du Pacifique, une seule nouvelle ligne était nécessaire. J'ai ajouté qu'il y avait autant lieu de considérer comme un chemin de fer transcontinental le Canadien du Nord que le Grand-Tronc-Pacifique.

Connaissant la manière d'agir des promoteurs de chemins de fer, je craignais que le Canadien du Nord ne demandât au gouvernement du jour, en faveur d'une ligne se prolongeant jusqu'au littoral, la même aide qu'il entend accorder au Grand-Tronc-Pacifique. Et j'ai dit que, attendu qu'il me semblait qu'une seule ligne était nécessaire, j'obligerai ces deux compagnies à réunir leurs voies ferrées à Edmonton ou à un autre point à l'ouest de cette voie, afin que l'aide que le pays accorderait en faveur d'une ligne plus à l'ouest profitât à ces deux compagnies qui utiliseraient cette partie du chemin de fer comme un tronçon de leur propre ligne transcontinentale. Je croyais, et je crois encore, qu'en faisant cette proposition, j'épargnais au pays la nécessité de venir en aide à une nouvelle ligne à travers le continent. J'ai ajouté, et je répète, que le gouvernement est maître de la situation, et qu'il continuera à l'être s'il agit prudemment. Supposons que les deux compagnies ne peuvent pas s'entendre pour exploiter en commun ce chemin partant d'Edmonton ou d'un endroit situé dans le voisinage et se rendant au littoral. Qu'arrivera-t-il ? D'abord, le gouvernement peut refuser de prêter son concours tant qu'une entente n'aura pas eu lieu. C'est le premier rôle qu'il serait appelé à jouer. Ensuite, s'il le juge à propos, le gouvernement pourra établir lui-même la ligne d'Edmonton au rivage de la mer à la condition que ces compagnies l'utiliseront aux mêmes termes que j'ai déjà mentionnés relativement à la voie ferrée de Sudbury à Fort-William, c'est-à-dire qu'elles devront payer un loyer qui débarrassera le pays du paiement de l'intérêt sur le coût de la construction et qu'elles devront aussi faire face aux frais d'entretien et d'exploitation d'après l'usage qu'elles en feront. En présence de cette proposition, à combien le directeur général des Postes devait-il estimer ce que coûterait au pays la ligne d'Edmonton au littoral, en appliquant à mon projet les calculs qu'il avait faits relativement à la proposition ministérielle ? Il aurait dû dire qu'elle ne coûterait pas un seul dollar, attendu que le gouvernement se rembourserait de l'intérêt jusqu'au dernier sou. Mais, loin de là, il estime la dépense à \$30,000,000 et il laisse entendre que je veux absolument

construire ce chemin de fer. Puis, il s'en vient gaiement vers l'est, apportant avec lui les \$38,000,000, les \$26,000,000, les \$30,000,000 et les \$15,000,000, sans parler des \$84,000,000 au sujet desquels nous n'avons pas jusqu'ici de renseignements très précis.

Le directeur général des Postes a ensuite tourné son attention vers les observations que je me suis permis de faire concernant l'établissement d'un chemin de fer de colonisation, dans la contrée septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario. Il estime pour mon compte le coût d'une ligne qui ne serait pas de premier ordre—il a la condescendance de parler d'un chemin de colonisation d'un prix peu élevé—à \$20,000 par mille ou \$28,000,000 pour les 1,400 milles qui séparent Québec de Winnipeg. Autrement dit, ce chemin de colonisation peu coûteux reviendrait, d'après sa manière d'envi-sager mon contre-projet, à \$15,000,000 de plus que ne coûtera au pays la complète réalisation du projet ministériel. Un chemin de fer de premier ordre entre Québec et Winnipeg, une voie ne présentant qu'une inclinaison de quatre-dixièmes pour cent, coûterait \$40,000 par mille, même en acceptant ses propres calculs relativement au tronçon que je conseille de construire entre l'embranchement de Scotia et Sudbury. Certes, cette estimation n'est pas excessive ; elle est même ridiculement basse quand il s'agit d'un chemin dont la pente ne dépasse pas quatre dixièmes pour cent. Je ne crois pas qu'on puisse établir cette voie ferrée en ne dépensant que \$60,000 par mille. Cependant, acceptons son estimation de \$40,000 par mille pour le chemin de fer dont j'ai parlé et qui relierait Scotia à Sudbury. Nous avons alors :

De Québec à Winnipeg, 1,875 milles à \$40,000 par mille.	\$59,000,000
De Moncton à Québec, 400 milles à \$40,000 par mille.	16,000,000
Section des montagnes (d'après l'estimation du ministre des Finances).	2,924,000
Pont de Québec (d'après la même estimation).	2,000,000
Total.	\$79,240,000

Dans ce total, on n'a pas fait entrer en ligne de compte l'intérêt pendant la construction ni la perte du loyer pendant dix années. Néanmoins, le directeur général des Postes mènera toute cette entreprise à bonne fin avec \$13,000,000, bien qu'il estime qu'un pauvre chemin de colonisation entre Québec et Winnipeg coûterait \$28,000,000 ! Je le répète, nous ne pouvons pas nous empêcher d'admirer l'étrange modération et l'esprit de justice surprenant dont a fait preuve mon honorable ami, le directeur général des Postes !

Quant à ce prétendu chemin de colonisation, j'ai fait observer, dans le discours que j'avais l'honneur de prononcer dans cette enceinte il y a quelque temps, que je ne croyais pas possible de s'y prendre de la même manière pour établir un chemin de colonisation et une courte ligne pour le trafic