

acheter toutes les deux. Il faudrait, dit-il, prendre possession du réseau du Pacifique Canadien entre Fort-William et Winnipeg, ce qui entraînerait une dépense de \$15,638,549, ainsi que du Canadien du Nord à raison de \$10,625,000, formant un total de \$26,263,549. Vient ensuite l'étrange paragraphe suivant de son discours, tel que reproduit dans la version anglaise des "Débats", édition corrigée. Il y a donc lieu de l'examiner attentivement. Je le signalerai à l'honorable premier ministre comme un rébus qu'il pourra s'occuper de déchiffrer dans son discours, s'il doit prendre la parole :

L'achat de ces différentes lignes et la construction de deux tronçons s'élèveraient en tout à \$841,015,549.

Franchement j'ignore où mon honorable ami voulait en venir, mais cette assertion cadre bien avec le reste de son discours.

Il gémit à la seule pensée que le pays exploitera un chemin de fer jusqu'à Fort-William en concurrence avec d'autres compagnies. Il serait désastreux, dit-il d'acquiescer une ligne de Fort-William à Winnipeg et de l'exploiter concurrentement aux lignes rivales. Peut-il se reporter quatre ans en arrière, lorsqu'il a parlé et voté en faveur du projet d'acquiescer le chemin de fer du comté de Drummond et des droits de parcours sur la voie du Grand Tronc entre Lévis et Montréal afin d'exploiter ce chemin en concurrence avec le Pacifique Canadien et le Grand Tronc. Aujourd'hui, il est profondément affligé parce que des députés de la gauche laissent entendre que, dans l'intérêt du pays, il serait sage de venir en aide à ces deux chemins de fer reliant Fort-William et Port-Arthur à Winnipeg.

Pourtant, en acquiesçant un tronçon de chemin de fer pour prolonger l'Intercolonial, et en exploitant la voie depuis Moncton jusqu'à Winnipeg en concurrence avec le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique, nous ne ferions pas autre chose que ce que fait aujourd'hui l'Intercolonial. Est-ce que ce chemin n'est pas exploité entre Halifax et Montréal en concurrence avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et, entre Lévis et Montréal, ne rivalise-t-il pas tant avec le Grand Tronc qu'avec le Canadien du Pacifique ? Pourquoi y aurait-il rivalité et concurrence entre les chemins de fer de l'État et ceux des compagnies dans l'est, et non dans l'ouest ? Les habitants des provinces maritimes sont contents que l'Intercolonial rivalise avec les autres voies ferrées, et je suppose que la population de l'ouest aimerait aussi que l'Intercolonial entretint une pareille rivalité. En ce qui a trait à la question de principe, je mets l'honorable premier ministre ou le directeur général des Postes au défi de me signaler une seule différence entre ce qui se fait dans l'est et ce qui se ferait dans l'ouest du Canada.

Mon honorable ami le directeur général des Postes s'est surpassé lorsqu'il s'est agi de la ligne entre Fort-William et Winnipeg, il s'est plus que surpassé lui-même et il l'a

aussi emporté sur tous les autres, quand il nous a parlé de la section des prairies. Il a accepté l'estimation du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) qui, à la page 8838 (version française) des "Débats" a déclaré que l'aide que le gouvernement accorde en garantissant, jusqu'à concurrence de \$13,000 par mille, le remboursement des frais de premier établissement de la section des prairies, ne coûtera rien au pays. C'est ce que le ministre des Finances a nettement déclaré et le directeur général des Postes a accepté cette assertion à mainte et mainte reprise. Mais fait-il le même raisonnement lorsqu'il traite du contre-projet ? J'ai simplement proposé de donner au Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction de la section des prairies, l'aide que le gouvernement se propose de lui accorder en vertu des dispositions du présent bill. C'est ce que le directeur général des Postes lui-même a parfaitement expliqué en disant que j'entendais accorder au Grand-Tronc-Pacifique la même aide que reçoit le Canadien du Nord, à savoir : la garantie du remboursement de \$13,000 par mille. Mais comment estime-t-il ce que coûtera cette garantie, lorsqu'il désire faire une estimation excessive des dépenses qu'entraînerait la réalisation de mon projet ? Il estime que cette garantie coûterait \$13,000,000, tandis que la même garantie ne coûterait rien d'après le projet ministériel. Arrêtons-nous un instant pour examiner cette assertion. Voici l'estimation du ministre des Finances : Division de l'est, y compris l'intérêt pendant la construction, \$54,609,676 ; perte de loyer pendant sept ans, \$11,468,030 ; aide en faveur de la section des montagnes, \$2,924,000 ; pont de Québec, \$2,000,000. L'honorable ministre ajoute à cela pour l'aide qui sera accordée à la section des prairies, d'après le plan ministériel — rien du tout. Ainsi, le coût total de cette entreprise, y compris la section des prairies, sera de \$71,001,706. Pourtant le ministre nous dit que le pays n'aura pas \$13,000,000 à déboursier. C'est ce que coûtera, au dire du directeur général des Postes, l'aide accordée pour la section des prairies seulement, en vertu de mon projet. Voilà celui qui désirait établir une comparaison, non seulement pratique, mais équitable, entre le coût des deux projets !

L'honorable ministre (sir William Mulock) s'est ensuite occupé de la section des montagnes. Celle-ci coûterait au pays \$13,000,000, si mon projet se réalise. Cela représente 600 milles à \$50,000 par mille. Il va sans dire que je ne veux pas faire allusion, même en passant, au fait que le ministre des Finances estime à 480 milles la longueur de la section des montagnes, tandis que le directeur général des Postes ajoute la bagatelle de 120 milles, lorsqu'il calcule ce que coûterait la section des montagnes d'après mon projet. Cela était bien commode pour lui, et je ne m'en plains pas beaucoup. Ce n'est qu'une bagatelle, si on la compare à ses autres gasconnades. Il laisse supposer