

arriver au résultat que j'ai indiqué. Il reste donc une différence entre le prix de revient de cette partie de mon contre-projet et celui du projet du gouvernement d'à peu près \$60,000,000; et ces \$60,000,000 pourraient être appliqués de bien des manières utiles à l'amélioration des moyens de transport de notre pays. Une partie pourrait être affectée à l'établissement de ces chemins de colonisation dans le nord, dont j'ai parlé. Une partie pourrait être appliquée à l'outillage des ports de la baie Georgienne. Une partie même pourrait être appliquée à l'amélioration et au développement de nos canaux. Une autre partie encore pourrait être affectée à l'aménagement utile des ports de Québec et de Montréal aussi bien que des ports de Saint-Jean et Halifax. Et après que vous auriez fait tout cela, il vous resterait encore plusieurs millions de dollars.

Quant au projet même du gouvernement, je n'entreprends pas pour le moment d'en signaler tous les défauts apparents. On l'a fait très au long dans le cours du débat. Néanmoins, il est un caractère ou deux qui sont tellement importants que je juge bon d'en parler, même au point où nous en sommes de la discussion. En premier lieu, nous manquons absolument d'informations relativement à cette section de l'est; nous n'avons rien qui nous permette de nous former une idée un peu juste de ce qu'elle coûtera. J'ai demandé l'autre jour, de mon siège, aux membres du cabinet, s'il y en avait un qui fût en mesure de dire ce que coûterait cette section de l'est à \$40,000,000 près; de nous dire si cette partie du chemin doit être construite avec une rampe de quatre dixièmes pour cent, et si, dans le cas où ils seraient disposés à faire une telle estimation, ils étaient à même de présenter au pays des données sur lesquelles étaient basés ces calculs.

Je n'ai pas reçu de réponse. Je ne pense pas que mon très honorable ami, ou aucun de ses partisans, soit en mesure de faire un calcul approximatif et de l'appuyer de données suffisantes. La construction d'un chemin dont les rampes n'excèdent en aucun cas quatre dixièmes pour cent, chiffre indiqué comme nécessaire par mon honorable ami de Norfolk-nord, avec les courbes convenables, la solidité et les caractères requis pour le remorquage des trains, présente de grandes difficultés, et on ne saurait dire que nous avons les renseignements nécessaires à cet égard. Mon honorable ami de Norfolk-nord, l'autre jour, a parlé du remorquage sur ce chemin de fer de trains de 2,000 tonnes, moyennant une dépense de \$1 par mille. Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), qui lui répondit, montra que sur un chemin de fer dont il a donné le nom, pourvu de rampes aussi douces qu'aucun chemin de fer en Amérique, le prix du remorquage d'un train de 576 tonnes était de \$2 par mille; et si l'honorable député de Norfolk-nord, que mon très honorable ami le premier ministre a indiqué comme étant un grand expert en matière de transports par

M. BORDEN (Halifax).

voie ferrée s'est trompé à ce point sur une question de cette nature, le gouvernement lui-même ne peut être près de la vérité en ce qui regarde le prix de construction.

En second lieu, une commission a été nommée en vue de s'enquérir de cette question. Personne ne peut lire le décret du Conseil sans en arriver à la conclusion que cette commission a été nommée dans le but de s'occuper de cette question même. Pourtant, avant que nous puissions obtenir aucun renseignement de cette commission, qui ne fera que de commencer ses travaux, nous allons dépenser \$120,000,000, peut-être \$150,000,000, sans aucune donnée, sans aucun renseignement de cette source.

Puis, j'ai signalé l'absence de garanties en vue de retenir le trafic canadien pour les voies canadiennes. J'ai fait observer que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est réellement aux mains de la Compagnie du Grand Tronc, et cela à dessein, par l'Acte de notre gouvernement, qui oblige le chemin de fer du Grand Tronc à se porter acquéreur de \$24,900,000 du capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique, lequel capital-actions le Grand Tronc peut acquérir à un prix nominal quelconque à être déterminé entre les deux. J'ai fait observer aussi que le chemin de fer du Grand Tronc pourra recueillir les marchandises à Winnipeg, North-Bay, Gravenhurst ou Québec et les transporter à Portland sans enfreindre une seule des stipulations de ce contrat. C'est certainement là un sérieux défaut. J'ai fait observer encore une fois que la distance de Québec à Portland est de moins de 318 miles, tandis que de Québec à Saint-Jean, par le chemin le plus court possible, même en acceptant les chiffres de mon honorable ami, elle est de 470 à 490 milles, et que de Québec à Halifax, par le chemin le plus court possible, suivant la prétention de mes honorables amis de la droite, la distance est de 586 milles. Même si les frais sont les mêmes le chemin de fer du Grand Tronc s'assurera tout le montant du prix de transport en remorquant les marchandises de Québec à Portland, tandis qu'en les transportant à Halifax ou à Saint-Jean, il n'aurait qu'une petite partie de ce prix. Par conséquent, il est d'importance première que la Compagnie du Grand Tronc soit liée par certaines restrictions dans le contrat. Elle a ses deux têtes de lignes dans les Etats-Unis, et vous ne pouvez la blâmer de transporter ses marchandises à Portland, si, par ce moyen, elle gagne plus d'argent qu'en les dirigeant sur Saint-Jean et Halifax. Mais je blâme le ministère pour n'avoir pas stipulé dans ce contrat ou dans quelque autre contrat supplémentaire, que ces marchandises ne pourraient être transportées par le chemin de fer du Grand Tronc vers ses têtes de lignes des Etats-Unis, mais qu'en considération de l'aide donnée au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ces marchandises devraient être transportées aux ports canadiens.

Puis, ce projet du gouvernement néglige