

chose relativement au tronçon du chemin de fer Canadien du Pacifique entre North-Bay ou Sudbury et Fort-William, que si la compagnie voulait baser l'indemnité réclamée sur le coût du chemin, il ne serait que juste, dans l'intérêt du pays, de faire entrer en ligne de compte les subventions qu'elle a reçues pour établir ce chemin. Pourquoi une compagnie de chemin de fer recevrait-elle la somme qu'a coûtée une entreprise publique dont l'Etat s'empare, lorsque celui-ci a déjà payé une partie du coût. C'est ce que nous avons soutenu lorsqu'il s'est agi du chemin de fer du comté de Drumond, et c'est un sage principe à adopter relativement à toute entreprise que le gouvernement exproprie pour cause d'utilité publique. Néanmoins, le directeur général des Postes calcule que l'acquisition de ce tronçon de chemin qui fait partie du contre-projet entraînerait une dépense de \$38,040,000. Je voudrais savoir pourquoi elle coûterait un seul dollar, si nous acceptons le raisonnement du ministre des Finances. Quelle était ma proposition concernant l'achat du réseau entre North-Bay ou Sudbury et Fort-William? Je proposais d'acquérir, ou la pleine propriété, ou le contrôle absolu des droits de libre parcours qui auraient été ensuite accordés aux mêmes conditions aux trois grandes compagnies de chemins de fer du Canada : le Grand Tronc, le Canadien du Pacifique et le Canadien du Nord. Ma proposition impliquait nécessairement que ces compagnies paieraient une certaine somme pour obtenir ces droits de libre parcours ; mais de quelle manière? En premier lieu, on exigerait d'elle un loyer pour couvrir l'intérêt sur le montant des dépenses et, en second lieu, on exigerait aussi le paiement des frais d'exploitation et d'entretien, d'après l'usage dont chacune ferait de la voie. Ainsi, si mon honorable ami le directeur général des Postes avait voulu établir une comparaison parfaitement équitable, s'il avait traité le contre-projet comme le projet ministériel, il aurait estimé que cette acquisition ne coûterait pas un sou au pays, attendu que le prix d'achat et les frais d'exploitation seraient payés par les trois compagnies de chemin de fer que j'ai mentionnées. Pourtant, le directeur général des Postes, avec la justice et le sens pratique qui le distinguent, estime que mon projet entraînerait une dépense de \$38,040,000 qui ne seraient pas remboursés au pays, tandis qu'il applique un autre raisonnement à des propositions semblables, par exemple, à la construction de la ligne entre Moncton et Winnipeg.

Mon projet lui a aussi causé des préoccupations parce que, a-t-il dit, il aurait pour résultat de faire du chemin de fer Canadien du Pacifique un chemin de fer américain.

Il craint que la compagnie ne prolonge sa ligne depuis le Sault Sainte-Marie jusqu'à un point de raccordement dans l'ouest et qu'elle dirige tout le trafic vers les Etats-Unis. Mon honorable ami fait mieux de calmer ses préoccupations à ce sujet tant qu'il n'aura

M. BORDEN (Hallfax).

pas voté en faveur de certaines garanties que la gauche veut exiger du Grand Tronc. Voici une voie ferrée, le Grand Tronc, qui a un terminus à Chicago et un autre à Portland. La compagnie a un immense réseau au Canada. Elle a beaucoup contribué au Canada. Elle a beaucoup contribué au progrès d'Ontario, et je ne la blâme pas de prendre soin de ses intérêts ; mais je déclare que le gouvernement et le pays doivent également prendre soin des leurs. Lorsque nous avons insisté en comité général pour que le présent bill imposât des conditions et des restrictions qui empêcheraient le Grand Tronc de prendre les marchandises que lui apporterait le Grand-Tronc-Pacifique et de les transporter à son terminus de Portland, le directeur général des Postes craignait-il autant l'éventualité qui le jette maintenant dans des trances ? Non ; il s'est levé pour enregistrer courageusement son vote contre la résolution que nous propositions dans l'intérêt public. Et c'est lui qui tremble à la pensée que mon projet peut avoir pour résultat de faire du Pacifique Canadien une voie ferrée américaine ! S'il a appréhendé cette difficulté, c'est qu'il n'a pas compris ma proposition, car j'ai déclaré nettement que le Pacifique Canadien aurait sur ce réseau les mêmes droits de libre parcours qu'aujourd'hui, mais, en commun avec le Canadien du Nord et le Grand Tronc et sous la surveillance du gouvernement. Le Pacifique Canadien n'aurait pas plus de raison qu'aujourd'hui de faire ce dont le directeur général des Postes entrevoit la possibilité. Il en aurait moins, attendu que la circulation de ses convois sur la ligne entre North-Bay ou Sudbury et Fort-William lui coûterait moins cher que l'exploitation de cette ligne.

Mon honorable ami, le directeur général des Postes, s'est vraiment surpassé lorsqu'il s'est occupé de la ligne entre Port-Arthur et Winnipeg. J'avais laissé entendre que le gouvernement agirait sagement en contribuant à améliorer les deux lignes—ou l'une d'elles—qui s'étendent de Fort-William et de Port-Arthur jusqu'à Winnipeg. Je croyais que ce serait faire un bon placement, parce que s'il y avait cent millions de boisseaux de grain destinés à l'exportation—et il pourrait y en avoir avant longtemps—et si on pouvait, au moyen d'une dépense raisonnable, diminuer le taux du transport d'un cent par boisseau, on ferait réaliser à la population une économie d'un million de dollars par année. C'est pour cette raison que je croyais que le gouvernement agirait sagement en consacrant deux, et même trois, millions de dollars à l'amélioration de ces voies ferrées et en obtenant le plein droit de diminuer les tarifs de transport, ce qui ferait probablement économiser un million de dollars par année à la population. Telle était ma proposition ; mais de quelle manière le directeur général des Postes l'a-t-il dénaturée ? Il calcule que la réalisation de mon projet ne coûterait pas moins de \$26,263,549. Il dit que je propose d'acquérir ces deux lignes, qu'il sera nécessaire de les