

somme que coûtera l'établissement de 1,800 milles de voie ferrée, d'après les calculs du ministre des Finances. Mais, puisque le ministre était entré dans cette voie, que n'est-il allé plus loin et que n'a-t-il capitalisé les intérêts sur une somme de \$390,000 de manière à pouvoir payer les \$13,000,000 et ainsi de suite, si bien qu'en fin de compte le chemin n'aurait rien coûté et que le ministre aurait conservé son excédent ? Mais, le ministre de l'Agriculture l'a dit, l'inconvénient c'est que le coût probable du Grand Tronc-Pacifique est si ridiculement bas que le pays n'aura pas confiance.

Ceci me remet en mémoire un article paru dans le *Star* de Montréal, le 28 août, et intitulé, "Demandes et réponses".

Q.—Que coûtera la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Moncton et Winnipeg ?

R.—La distance est de 1,480 milles ; le coût, \$30,000 par mille et \$44,000,000 en tout d'après les calculs modérés de l'un des ministres. Pourtant sir Wilfrid Laurier et les autres ministres disent que l'entreprise ne coûtera que \$13,000,000. Comment cela se fait-il ?

R.—De cette manière-ci : l'intérêt de \$44,400,000 à 3 pour cent par année est de \$1,332,000. Or, le gouvernement paiera cet intérêt pendant dix ans, ce qui fait \$13,320,000. Tel est le calcul de sir Wilfrid. A l'expiration de ce délai, le Grand-Tronc-Pacifique paiera 3 pour cent d'intérêt annuel sur le coût de la construction, si les recettes de la voie ferrée sont suffisantes.

Q.—Alors, en vérité, le gouvernement construira ce chemin qui coûtera \$44,000,000, paiera \$13,000,000 de plus, et remettra le tout à Cox et aux autres, en leur disant : "Voici un rival pour l'Intercolonial, mais prenez-le, puisque vous ne pouvez pas attendre ?"

R.—Exactement.

Q.—Les ministres appliquent-ils les mêmes calculs au contre-projet de M. Borden ?

R. Non. D'après ce calcul, l'achat du Canada-Atlantique au prix de \$16,000,000 représenterait un bénéfice annuel de \$120,000.

Q.—Comment donc ?

R.—Le capital du Canada-Atlantique est de \$12,000,000 ; la compagnie a payé l'an dernier 5 pour cent de dividende—soit \$600,000. Le Canada peut emprunter \$16,000,000 à 3 pour cent—\$480,000. Vous voyez donc que le chemin ne nous coûterait rien et que nous réaliserions un bénéfice annuel de \$120,000.

Q.—Mais des orateurs libéraux estiment que l'acquisition du Canada-Atlantique coûterait \$30,000,000 ?

R.—Mettons cela sur le compte de "l'hystérie sentimentale."—"Cox ne peut pas atteindre."

Il y a quelques jours, le ministre du Commerce parlant dans cette enceinte nous a appris l'un des motifs que le gouvernement a de construire ce chemin malgré le peu de renseignements qu'il possède. Le gouvernement du jour, disait-il, connaît mille fois mieux ce qui concerne la nouvelle ligne transcontinentale que le gouvernement de sir John Macdonald ne connaissait le parcours du Pacifique Canadien, qui n'en connaissait rien du tout lorsqu'il a signé le contrat. J'accepte la parole du ministre et je fais un simple calcul. Je multiplie rien par dix mille et je me trouve encore en face de rien. Dix mille fois rien est

bien pis que rien, assurément. Je conseille au ministre des Finances de consulter son barème sur ce point.

Ce que la gauche désire, c'est obtenir plus de renseignements. Il est évident que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et l'ex-ministre des Travaux publics ont eu raison de dire que le gouvernement n'avait pas assez de renseignements pour se lancer dans cette colossale entreprise. Et, je le répète, tous deux ont plus étudié le problème des moyens de transport que tous leurs anciens collègues pris ensemble. Ainsi, le gouvernement n'a à examiner ni plans, ni études, ni rapports, ni estimations. Chacun se forme une opinion sur le coût de l'entreprise d'abord, sur la durée des travaux ensuite et sur le sort réservé au chemin. Tout cela prouve que l'opposition a raison de prétendre que l'arrangement a été conclu à la hâte et qu'il est certainement plus avantageux pour la compagnie que pour le contribuable canadien.

Quant au pays que le chemin de fer traversera, j'ai ici une description qui ne cadre pas avec la peinture que le directeur général des Postes nous en a faite, mais qui est plus fidèle, à mon avis. Je la tire d'une entrevue avec lord Strathcona racontée dans dans le *Star* du 19 août. On lui avait fait remarquer qu'on le disait favorable au projet du Grand Tronc-Pacifique. Il répondit :

Je n'ai jamais dit un mot soit pour soit contre le projet ministériel, n'ayant pas étudié la question et étant dans l'ignorance absolue en ce qui a trait aux points débattus. J'ai déclaré et je déclare maintenant que je n'étais pas et que je ne suis pas en mesure d'exprimer une opinion ayant quelque valeur.

Je sais que M. Blair, qui s'opposait au doublement de l'Intercolonial est sorti du cabinet, et, des que j'en aurai le temps, je me propose de lire le discours dans lequel il explique l'attitude qu'il a prise. Mais, je ne connais rien de plus sur ce qui s'est passé pendant mon absence.

* * * * *

Pendant ma jeunesse, j'ai parcouru la plus grande partie de la contrée que traversera le Grand-Tronc-Pacifique et, sous vouloir exprimer une opinion sur la praticabilité ou la nécessité de cette ligne, je puis dire sans hésiter qu'à mon avis, cette contrée ne saurait être comparée un seul instant au point de vue agricole aux territoires que desservent déjà le Pacifique Canadien et le Canadien du Nord.

L'autre soir, le directeur général des Postes, interrogé sur la qualité du sol—il parlait alors du sol et des forêts—a répondu que le gouvernement possédait des masses de renseignements. Selon moi, c'est un propos en l'air et je ne crois pas qu'il sied au directeur général des Postes de donner une pareille réponse dans cette enceinte.

La Chambre a droit d'être renseignée. Si le gouvernement a des montagnes de renseignements, la Chambre a le droit d'être mise au courant. Le gouvernement demande l'autorisation de dépenser de \$100,000,000 à \$200,000,000 de l'argent du peuple, et nous ne saurions traiter l'affaire en badinage.