me disent que ça été une grave erreur, du moins dans les conditions financières présentes, de permettre la mise en circulation d'un rapport comme celui-là, non seulement dans toute l'étendue de notre Canada, mais aussi dans la mère patrie et aux Etats-Unis, où, effectivement et nécessairement, l'effet est de nuire au crédit des industries canadiennes et des entreprises canadiennes, à moins que le premier ministre, suivant l'expression d'un homme d'Etat éminent, ne soit assez honnête pour être hardi et assez hardi pour être honnête, et ne répudie la dernière partie du moins de ce rapport. Je ne songe pas à lui demander de répudier cette partie du rapport qui renferme des attaques contre le parti libéral; nous en ferons nous-mêmes justice devant les électeurs. Mais je lui demande, au nom des industries canadiennes, au nom des emprunteurs canadiens et au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de ne pas permettre que son Gouvernement prenne la responsabilité d'un rapport comme celui-là, car il est difficile d'estimer tout le mal que le Canada en souffrira.

Maintenant, j'en viens à la question de la dépense effective imposée au pays. Encore une fois, je dois protester contre le rapport dactylographié et communiqué aux journaux du pays, lequel sur ce point était aussi quelque peu propre à induire en erreur. Sous des en-têtes préparés d'avance, cet entrefilet fut distribué à la presse; c'était au moment même où l'on déposait le rapport sur le bureau:

Si l'on suppose que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique commencera à payer l'intérêt sur le prix de construction en 1922, le chemin de fer aura coûté au pays, tant en capital qu'en intérêt, \$234,651,521. Ce chiffre a été obtenu en calculant l'intérêt sur le montant dépensé chaque année depuis la fin de l'année jusqu'à la fin de 1921.

Les auteurs de cet écrit ne sont pas aussi francs que le ministre intérimaire des Chemins de fer. Vous voyez quelle fausse impression on cherche à donner; il est facile de se rendre compte de l'esprit qui les a animés en tout cela. Ce rapport communiqué aux journaux omet de dire que le chiffre indiqué représente l'intérêt composé, et non pas l'intérêt simple. L'impression créée dans le public est tout autre. Le rapport dit: l'intérêt composé, mais l'article pour publication dans les journaux laisse entendre que le calcul de l'intérêt a été fait de la manière ordinaire. Le montant d'intérêt que le pays devra payer durant les sept années de concession gratuite de la ligne ne doit pas être ajouté aux frais de construction de la ligne, chacun le reconnaît aujourd'hui. Le montant d'intérêt sur la somme

me que le Grand-Tronc-Pacifique devrait payer durant les sept années premières, si la concession n'était pas gratuite durant cette période, n'a aucun rapport avec la dépense, quelle qu'elle soit, entraînée par la pose de la voie, les terrassements, la construction en général. Cette enquête fut instituée en vue de s'assurer s'il avait été commis des extravagances dans la construction de la ligne, et la dissertation qui s'intercale ici quant aux frais imposés au pays à l'expiration des sept années ne cadre nullement avec les instructions données à cette commission, car elle n'a traité ni directement, ni indirectement, à la construction de la ligne. Cette concession gratuite pour une période de sept ans était en réalité une subvention accordée au Grand-Tronc-Pacifique, rien de plus, rien de moins; subvention représentant plusieurs millions de dollars en argent, sans doute, mais subvention tout de même. Cela fait partie du traité conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique et n'a rien à faire, ni directement ni indirectement, avec le prix de construction de la ligne. Mais s'il en est ainsi, et si c'est là une subvention, quelle excuse au monde la commission a-t-elle de faire entrer en ligne de compte l'intérêt sur une subvention? Nous avons donné des millions à d'autres compagnies de chemin de fer. Nous accordons des subventions tous les ans. Maintenant, quelqu'un a-t-il jamais songé, en vue d'établir le montant des subventions accordées au Canadien-du-Nord ou au Canadien-du-Pacifique, d'y inclure la somme de l'intérêt composé depuis le jour où la subvention a été versée jusqu'aujourd'hui? C'est ce qu'a fait cette commission dans le rapport relatif au chemin de fer National-Transcontinental. C'est un parti pris d'injustice, un désir de traiter cette entreprise autrement qu'on n'a traité toute autre entreprise de cette nature subventionnée par l'Etat. Voici un calcul qui fera comprendre au ministère, je pense, l'injustice et l'étourderie dont cette commission fait preuve en cherchant à faire croire au peuple qu'il y a lieu de mettre en ligne de compte l'intérêt sur ce qui était en réalité une subvention.

En 1885, le Canadien-du-Pacifique remit au Gouvernement certaines terres pour lesquelles la compagnie reçut en argent la somme de \$10,198,520.23. La subvention en terres s'en trouva diminuée, mais la subvention en argent s'en trouva augmentée, de telle sorte que, en 1887, le Canadien-du-Pacifique avait reçu en argent 72 millions. Remarquez bien, 72 millions en argent, ou son équivalent. Quelqu'un va-t-il préten-