

jusqu'à Portland. Je ne suppose pas que le premier ministre ou le directeur général des Postes regarde cela comme un projet fait de rapiécetage, et pourtant il mérite cette appellation tout autant que la proposition que j'ai faite à la Chambre.

Maintenant, M. l'Orateur, si nous faisons l'exacte comparaison entre le prix de revient des deux entreprises, que trouverons-nous ? Pour les fins de cette comparaison, j'aurais bien le droit de placer sur la ligne de Moncton à Québec, et sur la ligne de Québec à Winnipeg, au moins la même estimation que celle faite par le directeur général des Postes de la ligne que j'ai proposée de l'embranchement de Scotia à Sudbury. Je ne vois aucune raison pour qu'un chemin, je ne dis pas un chemin pourvu des rampes proposées par le gouvernement, mais un chemin pourvu de pentes raisonnables, puisse être construit de Moncton à Winnipeg pour un prix moindre qu'un chemin de l'embranchement du Scotia à Sudbury. Je n'ai rien entendu en cette Chambre qui puisse me faire croire qu'une ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury coûterait un dollar de plus par mille que la ligne de Moncton à Winnipeg. Au contraire, d'après ce que j'ai entendu en cette Chambre dans le cours du débat, je pense qu'on peut supposer sans crainte de se tromper, qu'avec les mêmes pentes et les mêmes caractères généraux, la ligne de Moncton à Winnipeg coûtera beaucoup plus par mille qu'une ligne de l'embranchement de Scotia à Sudbury. Toutefois, je donnerai au directeur général des Postes le bénéfice du doute ; et je ferai de la proposition du gouvernement la même estimation que celle qu'il a faite de ma proposition d'une ligne de la station de Scotia à Sudbury, c'est-à-dire \$40,000 par mille. A ce compte, la ligne de Moncton à Québec—qui est de 400 milles de longueur d'après l'estimation la plus modérée, mais que je crois être beaucoup plus longue que cela—coûtera \$16,000,000. On a fait différentes estimations de la longueur de la ligne de Québec à Winnipeg ; mais je prends l'estimation de mon honorable ami, le ministre des Finances, 1,475 milles, ce qui à \$40,000 par mille donnera \$59,000,000.

Quant au pont de Québec, j'en estime le prix de revient au même chiffre que le ministre des Finances : \$2,000,000. Pour l'intérêt durant le temps de la construction, j'adopte le même taux que le ministre des Finances, bien que les chiffres soient nécessairement plus élevés, puisque le prix de revient est plus grand ; il y a donc de ce chef \$4,838,250. Cela fait un total jusqu'à présent de \$81,831,250. L'intérêt sur la division de l'Est, pendant sept ans, durant lesquels aucun loyer ne doit être payé, s'élèvera à \$17,176,033 ; et l'intérêt sur la division de l'est pendant trois ans, durant lesquels le loyer pourra n'être pas payé, et s'il n'est pas payé, sera ajouté au capital, s'élèvera à \$7,365,442. De sorte que vous avez, comme coût de ce chemin de fer, d'après ce que je crois être une estimation basse et modérée,

une somme d'au moins \$106,389,725. Je n'ai pas compris là-dedans un seul dollar d'intérêt sur les loyers de la division de l'est ; j'ai simplement pris le loyer que la compagnie n'est pas tenue de payer, et j'en ai fait le calcul pendant sept ans. J'aurais pu ajouter à cette estimation ; mais je la laisse telle qu'elle est, ne comprenant aucun item douteux, aucun item sujet à contestation ; et je prends pour base exactement l'estimation faite par mon honorable ami le directeur général des Postes du prix de revient de ma ligne projetée de la station de Scotia à Sudbury, bien qu'à mon avis la ligne du gouvernement à travers le pays du nord doit coûter beaucoup plus. Et lorsque je donne cette estimation au pays, je ne voudrais pas qu'on crût un seul instant que dans mon opinion cette ligne pourra être construite moyennant ce prix avec les pentes ou avec le degré de perfection qui, d'après l'honorable député de Norfolk-nord, sont absolument nécessaires pour assurer le transport du grain. La dépense serait probablement augmentée de cinquante pour cent si vous cherchiez à obtenir un chemin de cette nature. Mon calcul s'applique simplement à un chemin pourvu de pentes raisonnables, comme le directeur général des Postes l'a supposé, lorsqu'il a déterminé le prix de revient du chemin de l'embranchement de Scotia à Sudbury à \$40,000 par mille.

Voyons maintenant ce qu'il serait nécessaire d'exécuter aux termes de mon contre-projet pour relier parfaitement et complètement l'est et l'ouest, pour rattacher étroitement les deux grands réseaux de chemin de fer de l'ouest aux trois grands réseaux de l'est, à une date très prochaine. En premier lieu, il vous faudrait construire un chemin de l'embranchement de Jacques-Cartier à Coteau, trente milles, lequel à \$40,000 par mille (nous sommes parfaitement d'accord sur ce prix) coûterait \$1,200,000. Je fixe le prix d'achat du chemin de fer Canada Atlantique à \$12,000,000. Je l'estime à ce prix parce que suivant moi, si on ne voulait pas nous vendre le chemin de fer du Canada Atlantique à ce prix, il serait possible de construire un chemin de Montréal à la baie Georgienne, d'une longueur de 360 milles, pour le total de ces deux sommes que j'ai mentionnées, savoir : \$13,200,000. Par conséquent, si nous ne pouvons obtenir des conditions raisonnables de la Compagnie du chemin de fer du Canada Atlantique, nous pourrions prendre le parti de construire un chemin, et la somme que j'ai mentionnée serait amplement suffisante pour le construire depuis Montréal jusqu'à un port de la baie Georgienne. Un chemin de l'embranchement Scotia à Sudbury, 104 milles à \$40,000 par mille, coûterait \$4,160,000. Le chemin de Sudbury à Fort-William, 555 milles, au prix d'au plus \$45,000 par mille, coûterait \$24,975,000. Les améliorations sur le chemin de Sudbury à Fort-William, pourraient coûter \$3,000,000, et sur le chemin de Fort-William à Winnipeg, \$2,130,000. Cela donne un prix total de \$47,465,000 pour