

jusqu'à Prince-Albert. La compagnie avait jusqu'en 1892 pour terminer les travaux.

Comme la chambre le sait, une série de chartes comportant des subventions en terres fut accordée, mais à une ou deux exceptions près, ces subventions en terres ne furent pas suffisantes pour engager les capitalistes à entreprendre la tâche de construire ces chemins. Afin donc de relier notre chemin de fer transcontinental à notre grande ligne, aussi transcontinentale, de communications par eau, la Saskatchewan, le gouvernement demanda au parlement de ratifier un arrangement—ce que le parlement fit—en vertu duquel, outre la subvention de 6.400 acres de terres, la compagnie devait recevoir un subside annuel. En considération de ces subsides, la compagnie était obligée de faire tout le service de transport de la maille, des fonctionnaires et autres personnes voyageant pour affaires officielles, des marchandises et des provisions des Sauvages et de la police à cheval, et le reste ; et on devait tenir un compte annuel de tous les travaux faits, des prix raisonnables devant être fixés entre le gouvernement et la compagnie, et les recettes de l'année devaient être portées au crédit de l'avance de \$80,000 par année. Un tiers de la subvention en terres devait être retenu comme garantie contre le déficit annuel, s'il y en avait. Cette proposition opéra comme un charme et un contrat fut passé aussitôt.

On trouva des capitalistes pour construire le chemin, et je suis heureux de pouvoir informer la chambre que, bien que la période fixée pour la construction du chemin n'expire qu'en 1892, le chemin sera terminé jusqu'à Saskatoon au 1er juillet, et jusqu'à Prince Albert, au 1er janvier de l'année prochaine. De sorte qu'on aura relié par une ligne de 240 milles nos grands moyens de transport transcontinental, par terre et par eau.

L'autre grande ligne que le gouvernement et, je l'espère, le parlement, juge tout aussi importante est la ligne reliant Calgary à Edmonton. La chambre sait que c'est la région par excellence des fermes d'élevage. C'est aujourd'hui l'une des régions du Nord-Ouest pour l'immigration et le placement de capitaux dans l'élevage du bétail et autres industries. La nécessité d'un chemin de fer dans cette région est admise depuis longtemps par le parlement, mais elle a été singulièrement malheureuse en fait de facilités de chemins de fer. Une charte comportant la subvention ordinaire en terres de 6,400 acres par mille a été accordée, il y a quelques années, pour la construction de ce chemin à un certain nombre de messieurs, quelques Américains et quelques Canadiens. Ils échouèrent misérablement.

Il y a deux ans, on a entamé des négociations avec quelques capitalistes anglais, y compris deux membres encore de deux maisons de banque de Londres. Ces deux maisons sont extrêmement respectables, et les membres de ces deux maisons qui se chargeaient de l'entreprise sont des hommes d'une excellente position, et ils s'employèrent activement pour trouver le capital nécessaire pour construire le chemin. Comme, dans l'opinion du gouvernement et du parlement, il était très important que le chemin fût construit aussi rapidement que possible, et pour encourager la construction du chemin en moins de trois ans, la subvention en terre fut portée à 10,000 acres par mille, au lieu de 6,400 acres. Le syndicat fit tout ce qu'il put pour obtenir le capital nécessaire pour mener les tra-

vaux à bonne fin, mais il échoua et dut reconnaître qu'il lui fallait renoncer à la tâche.

Alors qu'on commençait à désespérer dans cette région, les mêmes personnes qui avaient trouvé le capital nécessaire pour construire les chemins de Qu'Appelle et de Prince Albert, et les mêmes entrepreneurs convinrent de construire un chemin de Calgary à un endroit situé près d'Edmonton, et de construire aussi un chemin de Calgary à la frontière. Le subside de \$80,000 par année que nous proposons d'accorder n'est applicable qu'à la ligne entre Calgary et Edmonton ; c'est la partie purement canadienne du chemin et la compagnie se fera des recettes en faisant le transport officiel, de même que pour les autres chemins. Elle se propose de commencer le chemin l'année prochaine et de le parachever en 1893. Tout en stipulant cette période pour le commencement et le parachevement des travaux, elle se propose de terminer le chemin bien avant le délai fixé, comme elle l'a fait pour le chemin de Qu'Appelle. Par crainte d'accident, cependant, elle tient à ce que la période que j'ai mentionnée soit spécifiée, et la chambre admettra que c'est construire très promptement un chemin ayant plus de 200 milles de long.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la distance de Calgary à Edmonton ?

Sir JOHN A. MACDONALD : 200 milles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Proposez-vous de donner 10,000 acres ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oh ! non. Comme la compagnie aura ce paiement annuel, elle ne recevra, comme pour le chemin de fer de Qu'Appelle, que 6,400 acres ; mais elle ne recevra pas de subside en argent pour le chemin allant du sud de Calgary à la frontière.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mais elle recevra la subvention en terres.

Sir JOHN A. MACDONALD : Elle recevra 6,400 acres. Ce sont les conditions en ce qui concerne les subventions en terres, faites aux autres compagnies des chemins de fer. L'aide supplémentaire, sans laquelle, à mon avis, il n'y aurait pas de chance de voir le chemin construit, est de \$80,000 par année, et nous retenons un tiers de la subvention en terres, outre toutes les recettes de la compagnie, comme garantie du paiement ultérieur de toute la somme avancée. Il est impossible de dire si nous le ferons ou non, car cela dépend, je suppose, du chiffre des recettes. La compagnie a aussi conclu avec la compagnie du canadien du Pacifique des arrangements semblables à ceux conclus entre la compagnie du canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, c'est-à-dire que la compagnie du canadien du Pacifique se charge d'exploiter le chemin, de fournir le matériel roulant, et de faire effectivement tout le service du chemin, pendant six ans, à compter du moment où le chemin lui est livré, après parachevement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, si je comprends bien, affirmera virtuellement ce chemin ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Elle l'affirme, de fait, pour six ans, fournissant le matériel roulant, comme elle le fait pour le chemin de Qu'Appelle. J'espère, et je suis à peu près convaincu, que la prévision que le chemin sera parachevé