

Les recettes actuelles de ce chemin, excèdent les frais d'exploitation d'environ \$28,000 par année.

M. MACKENZIE : Assurément non.

M. TUPPER : Je tiens de bonne source que les recettes, durant l'année dernière, qui n'a pas été bonne, ont excédé les frais d'exploitation d'environ \$28,000.

Dans une affaire de cette importance le gouvernement considéra qu'il serait prudent de prendre de plus amples renseignements, et après avoir soigneusement examiné et vérifié les chiffres de monsieur Schreiber, afin d'être bien certain que son calcul était très bas, il envoya son rapport à monsieur Shanly, lui demandant de vouloir bien lui dire ce qu'il en passait. Parmi les documents soumis se trouve une lettre de monsieur Shanly dans laquelle il estime les 119 milles que le gouvernement a achetés, non compris les vieux rails de fer, à \$1,758,000 et monsieur Shanly n'assura, en termes précis que, même avec le bas prix de la main-d'œuvre et des rails d'acier, et le temps favorable à la construction de chemins de fer, il ne croit pas qu'il serait possible de construire pour ce montant une voie ferrée dans la même condition où se trouve l'embranchement de la Rivière-du-Loup. A cela, il ajoute \$300,000 pour les six milles et quart avec la propriété de Hadlow, soit un total de \$2,100,000, qui est la valeur que monsieur Shanly donne à la propriété.

J'ai déjà dit que l'offre que le gouvernement a faite au Grand-Tronc était de \$200,000 au-dessous de l'estimation de monsieur Schreiber, et de \$600,000 au-dessous de celle de monsieur Shanly. La Chambre peut se convaincre que le cabinet attache beaucoup d'importance à la destination que la compagnie du Grand-Tronc, devra donner à cet argent et les résolutions contiennent une disposition qui nous accorde le pouvoir de veiller à ce que cet argent soit appliqué de la manière la plus propre à contribuer à l'accroissement du trafic et à promouvoir les intérêts commerciaux du Canada.

M. MACKENZIE : C'est-à-dire qu'il sera dépensé sur le chemin de fer.

M. TUPPER : Non ; cet argent doit être dépensé dans le but de nous assurer du trafic qui se fait sur les lignes qui se relient au Grand-Tronc dans l'Ouest, et non sur la voie actuelle.

L'année dernière, lorsque cette question fut soumise au parlement, je la considérai comme je l'avais toujours fait, de la plus haute importance. Je fis voir alors au premier ministre et au ministre des travaux publics l'intérêt considérable qu'il y avait d'obtenir, dans les négociations avec le Grand-Tronc relatives à la ligne de la Rivière-du-Loup, des garanties que l'intercolonial serait à l'abri de toute tentative de la part du Grand-Tronc de détourner le trafic en faveur de Portland. Nous y avons pourvu dans ces résolutions.

M. MACKENZIE : Je n'en vois pas comment.

M. TUPPER : Je crois que nous sommes effectivement protégés contre toute éventualité de ce genre. Naturellement, nous avons un autre avantage en nous assurant du port de Québec, car notre chemin correspondra avec la voie ferrée de la rive nord, et nous ne dépendrons plus si complètement du Grand-Tronc pour tout notre trafic comme avant la construction du chemin de la rive nord. C'est encore une autre garantie pour le pays ; une garantie que nous obtiendrons toujours du Grand-Tronc des taux plus favorables qui encourageront la continuation des relations d'affaires qui existaient auparavant et qui existent encore aujourd'hui.

Les honorables messieurs trouveront, je pense, que nous avons fait des arrangements qui nous permettront, s'ils sont ratifiés par la Chambre, d'obtenir possession de la propriété à un prix raisonnable, et à des conditions qui mettent les intérêts du Canada à l'abri de tout danger.

M. MACKENZIE : Quand je parlai l'année dernière, au sujet de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, ce n'était que pour obtenir l'approbation du parlement avant d'agir. Je m'étais occupé de l'affaire pendant deux ans auparavant, parceque je trouvais que les convois étaient considérablement retardés sur l'intercolonial. Néanmoins, je désapprouve l'idée d'acheter d'autres voies ferrées.