

chiffre. Admettons que ce coût atteigne \$36,000, ou \$37,000, ou \$40,000 par mille, y compris la section des prairies. A \$40,000 par mille, le gouvernement n'aura qu'à garantir \$30,000 par mille. Cette partie du contrat ne saurait donc nous inspirer aucune crainte, et, comme l'honorable secrétaire d'Etat l'a dit, c'est là une question de peu d'importance. On a dit que le gouvernement avait été forcé d'accepter les amendements qui nous sont proposés aujourd'hui. Le gouvernement s'est trouvé en face de ces deux alternatives : il lui fallait ou accepter ces amendements, ou renoncer entièrement à la construction d'un nouveau transcontinental. Il n'y avait pas d'autre alternative. Je trouve donc que le gouvernement a fait, dans les circonstances, un très-bon marché avec sir Charles Rivers-Wilson, M. Hays et les autres promoteurs, en dépit d'une vive opposition.

L'honorable M. FERGUSON : Quelle est la longueur de la section des montagnes, d'après les calculs de l'honorable sénateur.

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-dièrre) : J'ai déjà donné la distance totale d'Edmonton à Port-Simpson : 1,066 milles. J'ai dit aussi qu'il y avait des prairies d'Edmonton en gagnant le nord-ouest et dont l'étendue est de trois cents milles, ce qui laisse 766 milles à la section des montagnes. J'attire aussi l'attention de l'honorable leader de la gauche sur le fait que, s'il s'élevait jamais quelque contestation sur le point précis où commence la section des montagnes, ou sur le point où la section des prairies se termine, le contrat pourvoit à ce qu'un conseil d'arbitres soit nommé pour décider la question de savoir où se termine la garantie jusqu'à concurrence de \$13,000 par mille et où commence la garantie jusqu'à concurrence de \$30,000 par mille. L'honorable leader de la gauche devrait se rappeler que ce n'est pas la première fois que le gouvernement du Canada a demandé à la Compagnie du Grand Tronc de construire un chemin de fer transcontinental. La chose est maintenant du domaine de l'histoire. Mon honorable ami (le leader de la gauche), doit se rappeler que ses anciens collègues, sir John A. Macdonald, sir Charles Tupper, sir Leonard Tilley, sir Adolphe Caron et lui-même se sont adressés à la Compagnie du Grand Tronc pour l'engager

à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique avant de conclure aucun arrangement avec la compagnie qui a construit ce chemin. Mais l'ancien gouvernement ne fut pas aussi heureux auprès de la Compagnie du Grand Tronc que l'a été le gouvernement actuel, et ses offres ne furent pas acceptées. On peut me rectifier si je me trompe ; mais j'ai été informé que les anciens ministres que je viens de nommer se rendirent à Londres et essayèrent de toutes les manières possibles d'engager la Compagnie du Grand Tronc à faire pour eux ce qu'elle fait, aujourd'hui, pour le gouvernement Laurier. Cela s'est fait, comme je l'ai dit, avant que l'ancien gouvernement eut passé un contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quelques uns se sont montrés surpris de voir revenir devant le parlement ce projet d'un nouveau "Transcontinental", et, hier, lorsque l'honorable leader de la gauche a fait allusion au chemin de fer Canadien du Pacifique, il nous a dit que ce dernier était une entreprise d'une nature différente de celle qui est maintenant proposée. J'admets cette différence ; mais la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est revenue, elle aussi, devant le parlement, et elle y est revenue après avoir reçu vingt-cinq millions de piastres tirées du trésor public ; après avoir reçu, en outre, vingt-cinq millions d'acres de terre ; après avoir reçu 614 milles de chemin de fer déjà construit ; après avoir reçu le bénéfice de tous les arpentages sur toute la ligne, et bien plus encore, après avoir reçu une exemption de droits sur tous les matériaux qu'elle a été obligée d'importer des Etats-Unis ou d'ailleurs pour son propre usage, ou dont elle avait besoin pour construire son chemin. Elle a encore reçu une exemption de taxe foncière, et pardessus tout cela, elle s'est assuré d'un monopole absolu dans toute cette immense région. Elle fut exempte de toute concurrence en matière de transport. Et encore, et encore davantage—bien que vous soyez portés à croire qu'elle avait alors reçu tout ce qu'il y a sur la terre et tout ce qu'elle contient—elle a encore reçu le droit de fixer elle-même ses propres taux de transport dans le Nord-Ouest, ou partout où son chemin pénètre. Le marchand et le colon sont tenus de lui payer le tarif qu'il lui plaît

de le  
min,  
tout  
qu'es  
à la  
ou du  
ve le  
port.  
débou  
prise,  
pouvo  
fait a  
la Co  
du Pa  
ment  
que j  
tous  
Willia  
llam  
deman  
trente  
Macdo  
fait p  
Canad  
"J'ai  
sions  
réellen  
minist  
Henry  
Tupper  
suffisa  
ne pou  
avait  
possibl  
insista  
cordée  
le gou  
l'entrep  
sir Fr  
valler,  
M. Van  
de Mor  
Franci  
route é  
nadien  
Compa  
Pacifiq  
dernier  
fut ain  
fut ains  
favorisi  
revenue  
exempl  
beauco