

derai à l'honorable monsieur si ces montants n'ont pas aujourd'hui la priorité sur cette réclamation tout comme ils l'auront dans la suite. Certainement qu'ils l'ont; et la position ne se trouvera aucunement changée sous ce rapport. Même à 80 cents l'acre, prix moindre que celui que l'honorable monsieur a osé mentionner même *sotto voce*, les terres seraient suffisantes pour racheter les trois montants qu'il a indiqués.

L'honorable monsieur a essayé, dans la troisième partie de son discours, de démontrer ce que le chemin coûterait au pays, avec le présent arrangement, dans le cas où la compagnie faillirait à ses engagements. Il m'est naturellement impossible, M. l'Orateur, sans voir dans les *Débats* les longs états qu'il a présentés, d'entreprendre une critique des chiffres et des tableaux qu'il a donnés dans son discours, cette après-midi. Je n'ai pu noter ces chiffres, ni les saisir pendant qu'il les donnait, et il n'y aura qu'un autre député, qui consultera ces chiffres, qui pourra y répondre. Une chose, cependant, m'a frappée relativement au prix que le chemin coûtera au pays. Il compte parmi les articles de dépenses que le pays devra payer, non son évaluation ni l'évaluation faite par d'autres des terres qui ont été vendues et dont nous sommes nécessairement privées, mais \$11,000,000 qu'il dit que la compagnie a retirés de ces terres. Je pourrais considérer cela comme juste s'il calculait ce que le chemin coûtera à la compagnie; mais lorsqu'il calcule ce que le chemin coûtera au pays, je dis qu'il serait plus à propos pour lui, vu qu'il a critiqué très sévèrement la déclaration du ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer, de nous donner une estimation de la valeur des terres vendues, au lieu de porter dans son tableau le montant brut en ne laissant rien de cité pour l'administration des terres, le montant brut de ce qui a été reçu pour la vente de ces terres, savoir, \$11,000,000. Puis l'honorable député fait entrer dans son tableau un montant encore plus sujet à objection. Il met dans ce tableau, comme coût du chemin en cas de défaut, les \$15,000,000, montant des obligations qui doivent être données à la compagnie pour être lancées sur le marché. Or, ceci est, d'après la supposition, comme il l'a dit, que le pays sera obligé de racheter ces obligations et de les payer, supposition que je n'admets pas.

L'honorable député n'a pas trouvé à redire à la déclaration du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer quant au coût des chemins, en cas de non-exécution, en supposant que la compagnie ferait défaut sous ce rapport. Il a trouvé à redire seulement à l'entrée de 21,000,000 d'acres à \$2 de l'acre portée au crédit. Maintenant, quel est cet état du coût qui a été donné par l'honorable ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer, et dont l'exactitude en pratique, si je comprends bien le chef de l'opposition, est admise par lui? Cet état comprend certainement tout ce qu'il est possible de compter comme coût du chemin de fer, au cas où tout tournerait mal et où il y aurait défaut de la part de la compagnie. Au risque de paraître prolix, je vais vous donner cet état :

Nous avons 3,753,400 acres de terre vendues à \$2 l'acre, ce qui donne \$7,506,800; subvention en argent, payée et à être payée, \$25,000,000; l'emprunt de la dernière session, payé et devant être payé, en supposant qu'il serait payé en entier, \$25,500,000; emprunt proposé actuellement, \$5,000,000; dette du Canada Central, \$5,333,333, et dividende garanti, \$7,383,912; obligations vendues sur concessions de terres, lorsqu'il n'y a pas eu ventes de terres pour les rembourser, \$1,123,500, et coût des travaux du gouvernement, \$29,500,000; faisant, pour tout ce qui peut en justice être calculé comme prix de revient du chemin de fer, \$103,344,545, montant qui se trouve en deçà de l'estimation faite par l'honorable député dans ces discours précédents relativement au montant probable du coût du chemin. Comme je l'ai déjà dit l'honorable député a fait un grand nombre de relevés au sujet du coût du chemin, du montant que la compagnie avait reçu, de la façon dont elle a disposé de ses

M. IVES

subventions, mais je ne vois pas dans ses discours qu'il croie qu'une partie de l'argent a été volée par la compagnie ou par qui que ce soit. Au contraire, l'explication qu'il nous donne est à l'effet que l'argent n'a pas été appliqué à la construction de la ligne-mère, mais a été placé dans des entreprises étrangères et affecté au paiement de dividendes. Je vous demanderai de noter spécialement ce que l'honorable député a dit quant à l'effet produit par un trafic local considéré sur le trafic à parcours total.

L'honorable député a dit avec raison que si nous pouvons donner au chemin de fer du Pacifique canadien un trafic local considérable, nous mettrons cette voie ferrée en état de transporter à bas prix les produits destinés au parcours total, mais qu'au contraire, s'il n'a pas un trafic local considérable, les charges imposées au trafic à parcours total devront nécessairement être excessives. La compagnie s'est placée au même point de vue pour juger la question. Comment pourriez-vous obtenir le trafic local, si vous ne le trouvez pas à portée de votre ligne-mère? Il est évident que ce sera en construisant des embranchements, en augmentant le nombre de vos raccordements, en vous étendant dans toutes les directions pour vous assurer le trafic des centres commerciaux. C'est là ce que la compagnie a fait. Vous ne vous opposeriez certainement pas au prolongement de Callander à Montréal. Dans quelle position le chemin du Pacifique canadien ne serait-il pas si, en arrivant à Callander, il était obligé de céder tout son trafic à quelque compagnie indépendante qui exigerait ce qu'elle voudrait pour la distance entre Callander et Montréal? Mais si la population de Québec se plaint et se plaint à juste titre des prix exigés aujourd'hui par le chemin de fer le Grand-Tronc entre Québec et Montréal, à plus forte raison ne se plaindrait-elle pas, ainsi que la population de tout le Dominion, y compris celle de la grande province d'Ontario, si le chemin de fer du Pacifique canadien, en atteignant Callander, était absolument obligé d'en passer par ce que d'autres lignes indépendantes de chemin de fer jugeraient à propos d'exiger? Alors vous ne pouvez vous opposer à l'extension d'Ottawa à Brockville, qui vous met en rapport avec la ligne du chemin de fer américain à Morristown, N. Y., vous le pouvez vous opposer au prolongement d'Ottawa à Prescott, qui vous donne un raccordement avec le chemin de fer de Rome et Watertown à Ogdensburg; vous ne pouvez vous opposer à l'embranchement d'Algoma, qui, dans mon opinion, lorsqu'il sera terminé, fournira avec le chemin de Saint-Paul et du Sault-Sainte-Marie, un volume de trafic plus considérable au chemin de fer du Pacifique canadien qu'aucun autre embranchement de cette ligne.

J'espère que le jour n'est pas très éloigné où une partie considérable du trafic qui se dirige aujourd'hui vers Chicago, n'ira plus du tout par Chicago, mais par la nouvelle ligne proposée de Saint-Paul, Minneapolis et du Sault-Sainte-Marie, et par notre réseau du chemin de fer du Pacifique Canadien. Puis le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, dans lequel on a placé un montant d'argent considérable est, d'après ce qui a été dit l'autre jour par l'honorable député, une entreprise qui devrait être terminée sans délai; et, autant que je puis comprendre, il trouvait que la construction n'était pas poussée assez rapidement. De sorte que, relativement aux placements faits par cette compagnie dans des entreprises du dehors, lorsque nous considérons ces entreprises, il faut admettre qu'elles sont tout aussi importantes pour le plan général que la construction de la ligne-mère.

Mais l'honorable député, dans la quatrième partie de son discours, s'est plaint de ce que la compagnie avait payé des dividendes, et il a gardé pour la fin ce qu'il considérait être la partie la plus agréable de son discours; il a gardé les meilleurs vins, à son avis, pour la fin du repas, et dans une éloquente péroraison il a fait un tableau navrant du grief des terrassiers et des cantonniers du chemin qui ont été privés de leurs salaires, tandis que les actionnaires ventrus