

6 juin 1872

garanti par hypothèque — \$12,000 en espèces du mille, à supposer que la distance soit de 2,500 milles.

**L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST :** Sir George Étienne Cartier a dit ailleurs que la distance serait probablement de 2,700 milles.

**L'hon. M. MITCHELL** s'est fondé sur un document digne de foi, le rapport officiel de l'ingénieur. Les Américains ont concédé quelque 12,800 acres de terres, nous, 20,000 acres du mille. Il ne fait aucun doute non plus que ces terres sont bien meilleures. Elles sont bien arrosées, regorgent de richesses minières et autres et présentent quantité d'avantages pour une compagnie désireuse de se lancer dans une entreprise profitable. Ensemble, la subvention en espèces et la subvention foncière valent \$32,000, autrement dit bien plus si l'on considère que l'argent n'est pas un simple prêt, que les terres sont beaucoup plus étendues et bien plus propices à la colonisation. Des compagnies formées des capitalistes les plus riches du pays sont maintenant prêtes à entreprendre la construction du chemin de fer aux conditions qui leur sont offertes. Les capitalistes américains sont tout aussi prêts à se lancer demain dans la même entreprise. Cela étant, on a tort d'affirmer que le gouvernement courra des risques en votant la construction d'un ouvrage qui ne suppose aucune charge indue pour la Puissance et qui multipliera considérablement la richesse et la prospérité de tout le pays. En ce qui concerne les observations faites par le sénateur sur la question du chemin de fer Intercolonial, il explique qu'on aurait tort d'affirmer que tous les entrepreneurs de la première heure ont connu la débandade. Certains d'entre eux, dont M. Worthington, ont achevé ou réalisent actuellement les travaux conformément à l'offre d'origine. Avec quatre ans de recul, le gouvernement peut maintenant déclarer que le coût du chemin de fer Intercolonial ne dépassera pas l'estimation initiale. L'opinion publique a forcé le gouvernement à accepter les offres les plus basses, et sa situation n'était pas comparable à celle des compagnies privées pour la construction du chemin de fer. Dans l'ensemble, cependant, les travaux progressent de façon satisfaisante, et 9/10 de la ligne sera complété dans les dix-huit mois.

**L'hon. M. FERRIER** dit qu'il était de ceux qui dès le départ avaient cru aux avantages de la Confédération, et qu'il n'était pas peu fier de constater qu'il avait eu raison. Il pouvait maintenant affirmer sans hésitation que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique était absolument essentielle pour le développement du territoire du Nord-Ouest et que le Canada pouvait s'y engager sans danger aux conditions offertes par le gouvernement. La concession de terres et les subventions monétaires suffiraient amplement à inciter des capitalistes canadiens fiables à s'y engager avec toutes les chances de réussite. D'après son calcul, la terre à une piastre l'acre représenterait \$20,000 du mille; en y ajoutant la subvention de \$12,000, elle se chiffre à \$32,000 ou £8,000 le mille. Ayant à la main les coûts du chemin de fer du

Grand Tronc, il constate que le coût de la section entre Richmond et Québec — le coût des autres sections étant inférieur à celui-ci — se chiffre à £7,000 le mille en incluant les dommages et intérêts payés pour les terres — ce qui ne sera pas un facteur dans la construction du Canadien Pacifique — ainsi que le matériel roulant, les stations, etc. Ces messieurs se doivent donc de conclure qu'il n'y aura aucune difficulté à convaincre des compagnies à entreprendre la construction de cette ligne. Les termes offerts par le gouvernement sont beaucoup plus favorables que ceux offerts par les États-Unis. Dans le cas de la ligne du Pacifique américain, le prêt accordé a été garanti en plaçant une première hypothèque sur la ligne. Il (M. Ferrier) soutient qu'il n'en coûtera pas une seule piastre de plus que prévu pour la construction de cette ligne. Des prédictions à l'effet que les sommes engagées seraient beaucoup plus importantes que prévu mettant le gouvernement dans l'embarras, ont été rejetées au début de la Confédération et l'économie du pays est prospère en ce moment. Il croit fermement que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sera bénéfique pour le développement de la Puissance tout comme la construction du Grand Tronc l'avait été auparavant.

**L'hon. BOTSFORD** se dit heureux des propos exprimés par le député de Montréal, car ils l'avaient rassuré sur le coût du Grand Tronc et avaient démontré que cette ligne avait été construite à moindre coût que la plupart des lignes coloniales. Il est clair qu'après la législation de l'an dernier, on se devait de passer un bill à cet effet. Il est de l'avis que les provisions de cette mesure sont favorables pour le pays et seront plus que suffisantes pour atteindre le but recherché. D'après les remarques faites au cours de la journée, il semblerait que les termes soient beaucoup plus favorables que ceux accordés aux lignes américaines. Il félicite le gouvernement d'avoir décidé de construire la ligne de chemin de fer sur des voies étroites. Déjà ce seul facteur diminuera les coûts de construction et des autres travaux. Dans les circonstances, le bill est décidément dans l'intérêt de la Puissance.

**L'hon. M. RYAN** pourrait commenter certains détails du bill en comité, mais il estime que pour ce qui est des coûts, il serait préférable de faire la moyenne du maximum prévu par le sénateur de Grandville et les prévisions très faibles du sénateur assis près de lui (l'hon. M. Ferrier). Il ne faudrait pas que la Chambre oublie que la construction s'effectuera dans des étendues tout à fait sauvages, et que les approvisionnements et la main-d'œuvre devront être transportés à grands frais. Au contraire, le chemin de fer du Grand Tronc, lui, a été construit dans une région peuplée et à une époque où le cours du fer était beaucoup plus élevé.

**L'hon. M. LOCKE** dit qu'il est vain de débattre de la question, étant donné que la construction de ce chemin de fer fait partie intégrante des conditions d'adhésion de la Colombie-Britannique.