

quelque \$11,000 le mille et que, pour sa part, le gouvernement des États-Unis a fourni quelque \$30,000 le mille pour la totalité de la ligne du Pacific. Nous devons donc construire notre ligne pour le tiers du montant dépensé aux États-Unis. Il est vrai que nous cédon plus de terrain, soit quelque 19,000 acres le mille. Par ailleurs, les deux chemins de fer aux États-Unis ont reçu les mêmes avantages de leur gouvernement, soit \$32,000 le mille en moyenne et 12,800 acres de terrain le mille. Si on calcule la longueur des lignes, il devient évident que le bill ne prévoit pas suffisamment d'argent. Une bonne partie des chemins de fer du Central et de l'Union Pacific traversait des plaines fertiles, comme le fera le nôtre. Bien entendu, une fois dans les montagnes, nous éprouverons aussi des difficultés. À partir du lac des Bois en direction est, nous nous heurterons à des obstacles équivalents à ceux qu'avaient dû surmonter les constructeurs des deux lignes américaines. Il ne serait pas étonnant que le chemin de fer nous coûte à la fin du compte 200 millions de piastres plutôt que 30 millions de piastres.

S'il est facile de faire des prévisions plus optimistes, l'expérience nous enseigne à ne guère y ajouter foi, et c'est pourquoi il préfère se fier aux faits, comme ceux qu'il a tirés des annales de la construction du chemin de fer américain.

L'hon. M. MITCHELL : La subvention accordée aux chemins de fer américains n'était-elle pas tout simplement un prêt?

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST : Cela ne changera rien au coût, même si cela fera une différence pour la compagnie. Elle se trouvera peut-être dans l'embarras sur les marchés financiers, mais les travaux vont quand même aller de l'avant, et le coût de la construction ne sera pas plus grand. Cela ne veut pas dire qu'il faille renoncer au chemin de fer; évitons plutôt de se précipiter dans une entreprise qui risque d'obérer nos ressources. Nous savons tous que le chemin de fer Intercolonial a progressé avec beaucoup de lenteur jusqu'ici. Les prévisions du premier entrepreneur étaient trop basses et il a finalement fallu résilier le contrat. Personne ne sait à quel moment le chemin de fer sera terminé, ni à quel prix.

L'hon. M. MITCHELL : La ligne sera réalisée en deçà des prévisions de l'ingénieur.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare qu'il sera bien le temps de parler en termes positifs de cette question lorsque la ligne aura avancé. Quant aux grandes lignes du bill, il dit n'avoir aucune observation particulière à faire, sauf qu'il dit déplorer que le gouvernement se lance dans une entreprise aussi vaste sans savoir ce qu'elle coûtera. S'il s'est exprimé avec conviction sur la question, c'est pour éviter qu'une décision précipitée aujourd'hui ne soit demain une source de difficultés pour le pays.

L'hon. M. CARRALL conteste le coût probable du chemin de fer canadien du Pacifique avancé par son honorable collègue.

Renseignements pris, il est d'avis que la ligne pourra être construite conformément au devis. C'est sous forme de prêt que le gouvernement des États-Unis a accordé ses crédits, tandis que le bill à l'étude offre en fait une subvention. Il rappelle au Sénat que c'est à la Colombie-Britannique que revient l'honneur d'avoir proposé l'idée de ce chemin de fer continental. Certes, il en avait déjà été question, mais ce n'est qu'au moment où l'idée de l'union a germé que le projet de chemin de fer a pris sa forme définitive. Tous savent que l'union ne sera jamais une réalité tant qu'un chemin de fer ne reliera pas les deux océans par un lien indissoluble. La construction du chemin de fer permettra la mise en valeur d'un vaste territoire. Elle guidera vers le Nord-Ouest l'immigration européenne jusqu'alors canalisée vers le Sud-Ouest. Nous avons amplement de territoires, mais nous n'avons pas d'habitants et la réalisation de ce chemin de fer aura pour conséquence immédiate le peuplement de ces terres sauvages. Il a confiance en l'avenir du pays et ne craint nullement d'obérer nos ressources en construisant cette ligne. Même si le coût devait être beaucoup plus élevé que prévu, le pays peut se le permettre. Les immigrants supplémentaires vont permettre sous peu à la Puissance de faire honneur à ses obligations.

Il signale les avantages de la ligne canadienne pour ce qui est du sol, du climat et de l'altitude, par rapport aux lignes américaines. Il parle de l'encouragement que la ligne donnera aux échanges avec les pays de la mer de Chine et le profit qu'en tirera la Puissance. Cela permettra de mettre en valeur des ressources minières inexploitées et d'enrichir considérablement un pays déjà prospère.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST déclare que 19,000 acres de terrain à une piastre l'acre ajoutés aux \$11,000 en espèces donnent \$30,000 du mille comme subvention du gouvernement par rapport aux \$32,000 du mille versés par le gouvernement des États-Unis.

L'hon. M. CARRALL : Une piastre l'acre, c'est trop peu. Selon lui, la terre vaut entre 8 piastres et 30 piastres l'acre. Il dit aussi en connaître la valeur le long de la ligne du Pacifique, dans le Nebraska, par exemple.

L'hon. M. MITCHELL dit avoir deux observations à faire. Nous reconnaissons tous qu'il faut adopter le bill pour réaliser la promesse faite à la Colombie-Britannique par la Puissance. Même si nous n'avions pas fait ces promesses, l'opinion sait très bien qu'il faut ouvrir le vaste territoire du Nord-Ouest. Les dispositions du bill suffiront amplement à financer le chemin de fer. Du point de vue de la géographie, le tracé de la ligne canadienne se compare avantageusement à celle de la ligne américaine. Sur 700 ou 800 milles de distance, le chemin de fer américain traverse le désert. D'après l'honorable représentant de Grandville, la subvention américaine est de sept ou huit cents \$32,000 du mille. Or, le gouvernement du Canada donne sous forme de subvention — et non seulement sous forme de prêt