

des prairies ne pourrait être construit à raison de \$13,000 par mille. Toute cette partie de son discours pendant la session 1880 mérite d'être citée; je me contenterai d'ajouter ce qui suit à ma citation précédente :

“L'honorable monsieur pourrait facilement nous informer, s'il le jugeait à propos, de la somme à laquelle il estime le matériel d'exploitation. Ce matériel est compris, par exemple, dans l'estimation de \$13,000 par mille pour le chemin dans la prairie. Mais l'honorable ministre ne veut pas nous déclarer quelle somme il peut déduire de ces \$13,000 par mille pour le matériel, et je n'en suis pas surpris, car je crois qu'il lui faudrait pour cela recourir aux décimales. Si nous tenons compte du fait qu'un matériel du même genre, suivant la première estimation, coûte \$2,000 du mille, que les rails d'acier, les éclisses et les attaches coûtent plusieurs milliers de piastres de plus par mille, nous verrons qu'il reste bien peu des \$13,000 par mille pour la construction même du chemin. Soixante et dix milles à l'ouest de la longitude d'Edmonton, on trouve les confins de la prairie. Je prends donc la longitude d'Edmonton qui forme aussi le point de divergence, dans le cas où, par la suite, on adopterait un tracé plus au nord; je prends Edmonton, pour le présent, comme le point qui doit séparer la section de la prairie de celle de la Colombie Anglaise. Or, mon honorable ami de Lambton, se fondant sur tous les renseignements contenus dans les rapports officiels des ingénieurs et sur ses propres connaissances dans cette matière, estime que les 256 milles entre Edmonton et le sommet des Montagnes Rocheuses coûteraient \$9,400,000; et cela, en supposant que l'on prendrait le même degré de pentes et de courbes et que le chemin serait construit et pourvu de matériel suivant le mode que l'honorable monsieur avait toujours eu l'intention d'adopter avant de donner sa démission. Cette somme, jointe aux \$36,500,000 et plus, que devait coûter le chemin à partir du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique, suivant l'estimation de M<sup>r</sup> Fleming et Smith, donneraient un coût total de plus de \$45,000,000 pour la partie que l'on peut appeler la section Ouest du chemin, et encore, d'après les anciennes évaluations et l'ancien mode de construction.”

“De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à \$17,650,000. Je ne crois pas que nous puissions décider que \$13,000,000 suffiront pour les ouvrages d'après les plans actuels de construction.”

Ainsi donc, M. le président, nous nous trouvons en face d'un fait des plus extraordinaires. D'un côté M. Fleming dit dans son rapport : “De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec l'équipement \$13,000,000,” de l'autre le chef de l'opposition, fort de l'appui de l'honorable député de York-Est, nous donne le résultat suivant de ses calculs : “De Jasper Valley à Edmonton (256 milles), \$9,000,000; de Edmonton à Selkirk (744 milles), \$17,000,000—\$26,000,000.” Juste le double de l'évaluation de l'ingénieur en chef. L'honorable monsieur n'a pas craint d'engager sa réputation et de déclarer de son siège—place qui oblige celui qui l'occupe à ne dire que ce qu'il croit être la stricte vérité—que cette section coûterait \$26,000 par mille. Et si nous prenons son évaluation pour la partie seule qui se trouve entre Selkirk et Edmonton, c'est-à-dire 744 milles à \$17,000,000, cela donne \$22,850 par mille. Et puis que voyons-nous aujourd'hui? L'honorable monsieur disant à la Chambre : “Mes calculs de 1880 étaient faux; ce sont ceux du ministre que j'attaquais alors qui étaient exacts, et je déclare qu'il a fallu être malhonnête ou incompetent pour dépenser \$16,000 par mille sur cette section des prairies que je déclarais, il y a cinq ans, devoir coûter \$22,000 par mille.”

Le pays doit se féliciter vivement du grand résultat que nous avons à lui montrer aujourd'hui; car si l'opposition a eu quelque crédit dans l'opinion publique, elle a dû créer bien des malaises et causer bien des épouvantes. Tout le monde se rappelle les chiffres fabuleux auxquels on portait le coût du chemin, et le chef de l'opposition n'était pas le plus rassurant dans ses calculs. C'est lui qui nous apprit un jour que le Pacifique coûterait à la Confédération la jolie somme de \$144,500,000 en argent. Je n'exagère pas, M. le président; je cite le discours prononcé par l'honorable monsieur à la séance du 15 avril 1880 :—

“Il y a 550 milles très difficiles à construire entre Jasper House et Port Moody. Pour une partie seulement de ce chemin, les 493 milles qui se trouvent entre la ligne de partage et Port Moody, l'estimation de M. Fleming a été d'environ \$38,000,000; celle de M. Smith, de \$36,500,000, et celle de M. Cambie, de \$31,000,000, je crois. Cependant, on peut dire que l'estimation moyenne de l'ingénieur en chef et de son adjoint, dépasse \$36,000,000, ce qui s'élèverait à \$40,000,000 le coût des 550 milles. La subvention du chemin de fer du Canada Central s'élève à \$1,440,000; les études y compris celles de localisation qui après tout, sont payées par le peuple, qu'on les appelle études préliminaires ou de

M. CHAPLEAU

tracé, s'élèvent à \$4,000,000. Le coût du chemin, de Fort William à Selkirk, a été estimé à \$18,000,000. L'embranchement de Pembina coûte \$1,500,000, et en ajoutant \$100,000 pour le pont de la rivière Rouge, on arrive à un chiffre d'un peu plus de \$25,000,000. De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à \$17,650,000, ce qui, ajouté à \$25,000,000 forme un total de plus de \$42,500,000, y compris les explorations; et c'est la somme qu'il en coûtera au pays, à part les intérêts pendant la construction pour atteindre le point que j'ai signalé comme terminus convenable du chemin dans la prairie. Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de \$42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et la passe Burrard, comme je l'ai dit, coûterait \$45,000,000; et celui de l'est, entre le Fort William et Nipissing, d'une longueur de 650 milles, reviendrait, suivant l'estimation du député de Lambton à \$32,500,000. Ainsi les deux parties extrêmes estimées à \$77,000,000, et la partie centrale, à \$42,500,000, formeraient un total de \$120,000,000, et cela, sans compter les frais légitimes et nécessaires qui doivent s'ajouter, dans tous les cas, aux intérêts durant la construction.”

Et même pendant la session dernière, l'honorable député n'a-t-il pas dit :—

“Il est très vrai que j'ai indiqué alors à la Chambre le chiffre de \$120,000,000, comme prix probable de la construction d'un chemin de fer de première classe, de Callander à Port Moody. Cette estimation était le résultat des calculs de mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie), calculs basés sur les évaluations mêmes des ingénieurs jusqu'à cette date. Cela est parfaitement vrai, et je ne comprends pas que l'honorable monsieur trouve à redire maintenant à ce calcul. Il a trouvé à y redire cependant.”

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

M. BLAKE : Oui, il a dit aujourd'hui qu'il ne pouvait combattre mon argument au sujet du chiffre trop bas de son estimation, vu que ma propre situation était juste. Je dirai même que j'ai entendu formuler beaucoup de plaintes à propos de cet argument, lorsque je l'ai employé; on m'a représenté que le calcul était exagéré et l'honorable monsieur fut d'avis que c'était trop, beaucoup trop. Pourtant, si mon honorable ami, le député de York, ni moi n'étions responsables d'autre chose que de nous être basés scrupuleusement sur les évaluations faites par les ingénieurs, déposées sur le bureau de la Chambre, et publiées avec les autres documents sessionnels. Je les croyais correctes, et c'est tout ce que nous avons dit. Je dis maintenant que les estimations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, l'année dernière, atteignent exactement ce chiffre. La compagnie devait dépenser \$91,000,000 sur la ligne de Callander à Port Moody, et les sections du gouvernement devaient coûter \$28,000,000; or si vous ajoutez \$28,000,000 à \$91,000,000 vous avez environ \$120,000,000, ou il ne s'en manque guère—si vous allouez quelque chose—si l'honorable monsieur était assez conciliant ce soir pour allouer quelque chose pour les \$5,000,000 de frais d'explorations vous trouverez que l'estimation faite l'année dernière par la compagnie s'accorde réellement avec les estimations faites par les ingénieurs il y a déjà si longtemps.”

Ce chemin qui devait nous coûter \$120,000,000, sans les intérêts, nous l'avons aujourd'hui pour \$53,000,000 d'argent déboursé, avec 721 milles d'embranchements et 600 milles de lignes affermées de plus que ce que calculait alors le chef de l'opposition, et au lieu d'emprunter de l'argent à 5 pour 100, nous l'avons à 3½.

M. TROW : Je soulève une question d'ordre. J'ai lu quelques extraits et j'ai été rappelé à l'ordre par l'honorable monsieur; et l'honorable monsieur lit actuellement son discours.

M. CHAPLEAU : Voyons maintenant comment le gouvernement du jour va livrer au pays et complètement achever, à l'automne de la présente année, c'est-à-dire après six années de pouvoir, cette entreprise si gigantesque dont les honorables représentants de Durham et de York-Est déclaraient l'exécution non seulement impossible, mais absurde, et la simple conception un acte de démence. Nous avons devant nous deux évaluations pour ces travaux; l'évaluation de M. Fleming, \$80,000,000, et l'évaluation de M. Blake, \$120,000,000, soit, une moyenne de \$100,000,000; et ce calcul est basé sur le ligne principale seulement, sans tenir compte des embranchements. L'évaluation de M. Fleming n'alloue que \$1,300 par mille pour matériel roulant; je trouve cette proportion répétée dans l'évaluation de M. Schreiber publiée en 1884, à la page 212 du 9ème volume des documents sessionnels. Les \$80,000,000, coût estimatif de la construction du chemin, sont ainsi diminués de \$3,387,800, ce qui laisse une balance