

traire à en faire ce qu'ils ont fait des \$35,000,000 de stock, lorsqu'il a été offert en vente sur le marché.

L'honorable monsieur dit : Vous avez choisi le mauvais tracé ; vous avez de mauvaises terres, tandis que vous auriez pu en avoir de bonnes ; vous avez des pentes raides et des courbes d'un faible rayon, et, vu les frais d'exploitation, votre chemin ne peut rapporter de profits. Vous avez des avalanches, qui mettront en péril la vie de vos voyageurs, et pourront détruire votre ligne. Vous ne pouvez vous attendre à retirer aucun avantage du commerce avec la Chine et le Japon. Vous ne pouvez vous attendre à un trafic considérable de 200,000 habitants—bien que je prétende, comme il a dû l'admettre, que la quantité de produits de cette contrée qu'il y a à expédier est aujourd'hui considérable, et contribuerait largement à fournir du trafic au chemin. Il dit : Vous ne pouvez espérer beaucoup de cette faible population, lorsque le Northern Pacific, avec une population tributaire de 2,000,000, n'est guère encore arrivé à une bonne position financière. Il a déprécié davantage, comme je l'ai compris, les recettes du chemin, et a fait remarquer d'une manière formelle que les terres sont pratiquement invendables. Si l'honorable monsieur n'avait pas de but particulier en dépréciant ces terres, il est malheureux qu'il l'ait fait, vu que l'effet sera de faire frustrer l'objet que le gouvernement a en vue en présentant ces résolutions, et de faire échouer le projet que la compagnie a demandé au gouvernement de sanctionner.

Si, comme le dit l'honorable monsieur, on a choisi un mauvais tracé, il peut ne pas être trop tard pour faire un changement. Il n'a pas proposé de changement. Les pentes et les courbes peuvent être modifiées, et, comme je vais le démontrer, on les a modifiées pour un autre chemin de fer. Propose-t-il que l'on améliore les pentes et les courbes ? Pas du tout. Propose-t-il dans l'établissement de la ligne quelque changement de nature à éviter les risques que présentent les avalanches ? Point du tout. Propose-t-il que l'on aide à obtenir un grand nombre d'immigrants ? Pas que je sache. Propose-t-il que l'on prenne des mesures pour augmenter le commerce que l'on peut tirer de la Chine et du Japon ? Pas du tout. Il ne propose pas, non plus, par ce que je lui ai entendu dire, que l'on aide à augmenter la valeur des terres que la compagnie a à vendre. A quoi bon alors cette vieille allusion, dont on a tant abusé aux désavantages que, dit-on, cette compagnie éprouve ? Elle n'a certainement été d'aucune utilité au raisonnement de l'honorable monsieur ; elle était en dehors de la teneur générale de son discours, et si elle a un effet quelconque, cet effet sera désastreux pour la position financière de la compagnie.

Mais, M. l'Orateur, quels sont les faits à ce sujet ? A-t-on choisi le mauvais tracé ? On admettra immédiatement qu'en choisissant le tracé actuel au lieu de prendre celui de la passe de la Tête-Jaune, on a épargné une distance d'au moins 100 milles. Ceci est, en soi, très important. Quant aux terres, l'honorable monsieur conviendra, je suppose, qu'au point de vue du climat, plus le chemin passe au sud, toutes choses égales d'ailleurs, plus les terres ont de valeur ; et nous avons le témoignage de l'honorable député d'York-Est (M. Mackenzie), que les terres que traverse le chemin de fer, loin d'être de mauvaise qualité, sont au contraire de bonnes terres ; et je croyais depuis quelques mois que ce témoignage avait réglé les prétentions des honorables messieurs de la gauche au sujet des terres qui avoisinent cette voie ferrée. J'ai déjà dit que si faible que soit la population du Nord-Ouest, la quantité de grains qui y a été récoltée l'an dernier, et que l'on a expédié et que l'on expédie actuellement, est très considérable, et est si grande qu'elle fournit beaucoup de trafic au chemin, et peut certainement promettre, à une époque rapprochée, un trafic suffisant pour faire de cette ligne une ligne profitable.

Mais l'honorable monsieur dit que le Northern Pacific a une population de 2,000,000, et j'ai remarqué qu'il avait inclus dans cette population celle de l'Etat du Min-

M. IVES

nesota. Or, je vous dirai, M. l'Orateur, que l'Etat du Minnesota fournit du trafic au chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, et à ces diverses voies ferrées qui s'étendent de Chicago à Saint-Paul, à Minneapolis et à d'autres villes de l'Etat du Minnesota. Mais pour ce qui est de la ligne qui s'étend jusqu'à Duluth, le Northern Pacific ne reçoit pas une partie considérable de son trafic de l'Etat du Minnesota. Ces remarques s'appliquent avec une force presque égale à une partie considérable de l'Etat du Dakota. La population de l'ouest du Dakota est très clairsemée, presque aussi clairsemée que celle de notre Nord-Ouest ; et c'est une population qui, proportion gardée de son chiffre, fournit moins de trafic aux chemins de fer que la population de notre propre Nord-Ouest. J'ai été surpris d'entendre l'honorable monsieur dire qu'une étendue de pays assez grande pour contenir une population de 2,000,000 est tributaire du Northern Pacific. Mais, M. l'Orateur, si cette grande étendue de pays qu'il a mentionnée est tributaire du Northern Pacific, la région de la Saskatchewan, celle d'Edmonton, de Prince-Albert et de Battleford, et la partie sud du Manitoba sont également tributaires du chemin de fer du Pacifique canadien. Elles le sont dans ce sens que, les embranchements s'étendant depuis ces parties plus éloignées du pays, apporteront éventuellement le trafic à la ligne mère du chemin de fer du Pacifique canadien.

Pour ce qui regarde les recettes du chemin, il suffit de se rappeler que pendant la dernière année complète des opérations de la compagnie, comme l'établissent ses propres livres, et le rapport de M. Miall, les recettes nettes ont été de 1,191,891. Il y a ensuite le point, un des points favoris de l'honorable monsieur, que la construction rapide de la ligne aurait entraîné des dépenses excessives, et c'est là une des raisons pour lesquelles il allègue toujours que la construction du chemin de fer du Pacifique a coûté tant d'argent. Je vais m'arrêter un instant à ce point. J'admets que, dans des circonstances ordinaires, rapidité excessive signifie dépenses excessives ; mais vu les circonstances dans lesquelles ce chemin a été construit, les rails à un prix remarquablement bas que l'on a employés, l'épargne d'intérêt que l'on a effectuée, et l'économie opérée dans les travaux de génie civil et dans les autres dépenses, je crois que ces épargnes dépassent l'augmentation du coût des travaux résultant des salaires plus élevés que l'on a à payer, en général, lorsqu'on a besoin d'un grand nombre d'hommes dans un bref délai.

Pour ce qui regarde la question des pentes et des courbes, l'honorable monsieur dit que le Union Pacific doit servir de type. Je n'ai jamais compris cela, excepté autant que le Central Pacific faisait partie du Union Pacific. Il n'y a pas, M. l'Orateur, de chemin de fer appelé Central Pacific, si ce n'est comme partie du chemin de fer fusionné. Le chemin entier est connu sous le nom de Union Pacific, et est compris ainsi par les habitants de toutes les villes et cités de l'Ouest. Si vous demandiez à un homme : Par quelle ligne allez-vous à Chicago ? il vous répondrait : par le Union Pacific ; et non par le Central Pacific et Union Pacific, ou par le Northern Pacific ou le Southern Pacific. Quel sens y aurait-il à prendre pour notre chemin de fer du Pacifique Canadien le type d'une ligne qui traverse un pays ne ressemblant en rien à celui que l'honorable monsieur a caractérisé du nom de mer de montagnes ?

M. BLAKE : Par la passe de la Tête-Jaune.

M. IVES : Je ne veux pas dire qu'il n'y ait point de montagnes en vue d'aucune partie du Union Pacific ; mais je veux dire que, comparé à la mer de montagnes dont l'honorable monsieur parle avec délices, comparé à la Colombie-Britannique, soit par la passe de la Tête-Jaune ou par la passe du Cheval-qui-Rue, le Union Pacific—est un chemin relativement uni et facile. Le Central Pacific, toutefois, traverse une région difficile, et a des pentes maximum de 116 pieds au mille et des courbes maximum