

diatement une voie ferrée de première classe tant au point de vue des rampes que des courbes et de tout le reste. Je n'ai pas besoin de faire remarquer à la Chambre que la différence qu'il y a entre ces deux genres de construction est nécessairement énorme. Le dernier mode a été adopté dans le cas du nouveau "Transcontinental." La différence entre les deux types de chemins de fer que je viens de décrire est si grande que—comme on me l'a fait remarquer déjà dans une certaine occasion—sans toutefois, prétendre parler avec autorité, puisque je ne fais que m'appuyer sur les renseignements déposés devant moi—la différence, dis-je, entre ces deux types, c'est qu'un chemin construit d'après l'ancienne façon, donnerait une traction ne pouvant conduire que difficilement un convoi chargé de deux ou trois cents tonnes de fret dans les conditions ordinaires, tandis qu'un chemin convenablement construit aura des locomotives pouvant conduire un convoi d'une couple de mille tonnes. Il est donc tout-à-fait évident qu'il doit y avoir une énorme différence entre le coût d'un chemin de fer construit d'après la nouvelle. Quant au point de vue de la valeur qu'aura ce chemin pour le pays en général, j'ai aussi quelque chose à dire. Pour ce qui concerne l'estimation faite par l'honorable leader de la gauche—estimation que je ne suis pas prêt à accepter sans réserve—je dois dire que, supposé que cette estimation soit exacte, et que le nouveau "Transcontinental National" coûte au pays deux cents millions de piastres—c'est-à-dire que le coût impose au pays un intérêt annuel de six ou sept millions de piastres—et, disons, vu la valeur actuelle de l'argent, disons un intérêt annuel de sept millions de piastres,—nous devons voir ce que le pays retirera probablement de ce chemin comme compensation de ce qu'il lui aura coûté.

Nous devons voir quels sont les avantages à tirer de cette dépense, si non directement, du moins indirectement par les bénéfices qu'en obtiendra la région ouverte et développée par ce chemin.

Mon honorable ami, le chef de la gauche, reconnaîtra avec moi qu'en construisant un chemin de fer—tel que le sera ce nouveau "Transcontinental National"—entre Winnipeg et les Rocheuses, nous aurons sur chaque côté de cette voie ferrée une lisière de

Hon. sir RICHARD CARTWRIGHT.

terre d'une vingtaine de milles de profondeur, propre à la colonisation et presque immédiatement prête à donner des récoltes. La profondeur que je viens de donner à cette lisière n'est qu'un minimum, puisque, comme chacun le sait, une grande voie ferrée comme le nouveau "Transcontinental National", sera pourvue d'embranchements qui ouvriront, de leur côté, de vastes superficies de terre. Cette éventualité dépendra beaucoup de la politique qu'adoptera le Gouvernement, et, dans une grande mesure, une justification de la vaste entreprise dans laquelle ce dernier s'est engagé. Supposé bien fondée l'hypothèse que je vais faire; supposé qu'il y ait sur chaque côté du nouveau "Transcontinental" un millier de milles en profondeur de terre d'une bonne qualité—et il en sera ainsi presque partout dans la région traversée par ce chemin—et que cette zone de terre fertile soit soumise à la culture, cela vous donnera 40,000 milles carrés à ajouter au territoire maintenant ouvert dans les diverses parties du pays. Cette addition est égale à 25,000,000 d'acres de terre. Le coût total du nouveau "Transcontinental National" vous imposera, sans doute, un intérêt annuel de sept ou huit millions de piastres; mais, vous recevrez comme compensation, quoi? Vous pourrez disposer de 25,000,000 d'acres de bonne terre—où presque toute bonne.

Lorsque le dernier recensement fut fait, il y avait dans Ontario justement 21,000,000 d'acres de terre à la disposition du public dans cette province. Sur ce chiffre, 13,000,000 avaient reçu un commencement de culture et 9,000,000 d'acres donnaient des récoltes. Je ne suis pas loin de la vérité en disant que sur les 25,000,000 d'acres situés le long du "Grand Tronc Pacifique", environ 10,000,000 d'acres seront promptement mis en culture. D'après le recensement, les 9,000,000 d'acres donnant des récoltes dans Ontario rapportent un gain de \$196,000,000 par année.

Ces calculs font voir que nous pouvons bien nous imposer une charge de sept ou huit millions de piastres d'intérêt par année pour obtenir la construction de ce nouveau Transcontinental National, si cette entreprise doit avoir pour résultat d'ouvrir une nouvelle contrée de 25,000,000 d'acres dont 10,000,000 d'acres seront tout aussi productifs que le sont les terres de l'Ontario.