

et des fonds d'amortissement de \$240,000, ce qui donnerait des débours totaux de \$1,320,000. Là où je veux en venir, c'est que si l'on tient compte d'une croissance raisonnable des revenus au cours des deux prochaines années, par exemple de \$750,000 par année, ou de \$1,500,000 au cours des deux prochaines années, les intérêts courus sur nos emprunts n'exigeront pas la moindre hausse des impôts; en outre, au fur et à mesure que ces grands travaux progresseront, étant donné les importantes sommes déboursées, l'élan donné au commerce et à l'accroissement démographique, n'est-il pas raisonnable de prévoir une augmentation non négligeable des revenus et, en conséquence, un fardeau très léger à porter pour notre pays? Bien que je ne puisse me prononcer au nom de toutes les régions de ma propre province, qui est censée être directement intéressée par la question du chemin de fer du Pacifique, à mon avis, cette dernière acceptera toute poursuite raisonnable des travaux; et en dépit du fait que la population s'oppose à la réouverture des négociations sur les conditions d'adhésion au Canada, lorsque l'échéance des travaux sera arrivée, je suis sûr qu'il ne sera pas difficile d'obtenir qu'elle soit reportée, pourvu, toujours, qu'entre-temps, les travaux aient progressé sensiblement. Cela dit, on a déjà perdu beaucoup de temps, ce qui est une raison de plus de bien profiter de celui qui nous reste. Par ailleurs, bien que j'aie mes propres idées sur le tracé de la voie et le choix d'un terminus, je n'essaierai pas d'y gagner cette Chambre ou le gouvernement; mais si je m'en remets au gouvernement et aux ingénieurs de cette question, estimant qu'ils feront preuve d'un jugement sûr et de discrétion en la matière, je dois tout de même avouer que, dans l'intérêt du commerce, et si nous voulons faire une concurrence sérieuse aux réseaux américains, il faudrait que le point d'arrivée soit situé dans le port le plus accessible de la côte du Pacifique et puisse, aussi, compte tenu de sa situation, satisfaire aux exigences des traités.

L'hon. M. BOTSFORD précise que sa principale objection au bill tient au fait que le gouvernement s'est chargé de l'entreprise de construction des voies lui-même plutôt que d'inciter les compagnies du secteur privé à le faire grâce à des primes et à d'autres mesures d'encouragement. Se reportant à sa propre expérience en matière des travaux publics, il estime que le gouvernement n'est pas aussi bien placé pour effectuer les travaux de construction du chemin de fer à des coûts économiques que s'il avait confié cette responsabilité à des entreprises bénéficiant de mesures d'aide appropriées. Il est aussi d'avis que le gouvernement ne doit pas choisir dès maintenant un écartement des voies précis mais qu'il doit se contenter d'indiquer que l'écartement ne devrait pas excéder quatre pieds et huit pouces et demi. Poursuivant son discours, il (M. Botsford) mentionne le chemin de fer Festiniog, au pays de Galles, dont l'écartement des voies est inférieur à deux pieds, et

qui supporte un trafic plus important que celui du chemin de fer du Grand Tronc, mais coûte les deux cinquièmes du coût de ce dernier. Compte tenu de cela et des renseignements qui lui sont venus de toutes les parties du monde, les ingénieurs les plus compétents ont décidé qu'on pourrait limiter l'écartement des voies à trois pieds. La Suède, la Norvège et d'autres pays ont adopté cet écartement; pourquoi serait-il nécessaire d'en choisir un autre, dans un pays aussi peu peuplé et où la voie pourra atteindre jusqu'à 2,500 milles? Il est reconnu que l'on peut construire un chemin de fer à rails peu écartés et qu'un tel écartement permettra le transport de marchandises et de voyageurs pendant un siècle, aux trois cinquièmes des coûts qu'entraînerait le choix d'un écartement de quatre pieds et huit pouces et demi. D'ailleurs, l'écartement large a été l'une des raisons de l'échec du chemin de fer Intercolonial. Il espère, cependant, que dans des circonstances analogues, le chemin de fer du Pacifique ne connaîtra pas la même fin.

L'hon. M. ALEXANDER demande instamment qu'on ajourne le débat.

Après quelques remarques,

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose que le président fasse rapport de l'état de la question.

La motion est adoptée.

* * *

AJOURNEMENT

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST propose que le Sénat s'ajourne au lundi suivant, à midi.

La motion est adoptée.

* * *

BILLS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le Sénat prend connaissance des divergences des Communes quant aux amendements apportés à certains bills. Les amendements ne sont pas retenus.

L'hon. M. SCOTT propose l'ajournement du Sénat. La séance est levée à onze heures cinquante du soir.