

712 milles à sa ligne principale de 2,550 milles et 65 milles d'embranchements, ce qui fait actuellement 3,327 milles outre les 600 milles de voies qu'elle a affermées. Le terminus a été prolongé jusqu'à Montréal par suite de l'acquisition de 345 milles de voie au taux de \$4,213,753. Une autre somme de \$1,000,000 a été dépensée pour avoir accès au littoral de l'Atlantique. Le réseau des chemins de fer contrôlés actuellement par la compagnie dans Ontario a coûté plus de \$5,000,000. Il ne reste comparativement que peu de choses à faire pour atteindre le Sault Sainte-Marie et l'ouest américain, la ligne d'Algoma ayant coûté déjà \$2,000,000. En un mot, la compagnie a dépensé, et sagement dépensé plus de \$15,000,000 de ses propres ressources pour augmenter les moyens d'action de sa ligne principale et pour compléter son immense voie de transport transcontinental.

Mes honorables ami de l'autre côté de la Chambre devraient être les derniers à blâmer ces changements et ces améliorations. L'accusation la plus grave portée par ces honorables messieurs contre le gouvernement, en 1880, était que nous ne construisions pas un chemin assez substantiel et assez complet. Le chef actuel de l'opposition disait, en date du 15 avril 1880 :

« Et encore, si on ne veut pas déprécier sérieusement la valeur du chemin, en réduisant la qualité de l'ouvrage, en faisant d'une voie ferrée de premier ordre un simple chemin de colonisation, il faudra si l'évaluation de mon honorable ami de Lambton est exacte, dépenser pour arriver au résultat désiré une somme d'argent bien plus considérable que ne le dit l'honorable ministre. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que le chemin devra être converti, un jour ou l'autre, en un chemin de premier ordre, en un chemin de transport peu coûteux, pour le Nord-Ouest, sans quoi il serait inutile à cette grande région qui s'étend jusqu'à Battleford et par delà; car il faudra que le grain fasse un trajet considérable sur le chemin du Pacifique avant d'arriver à Selkirk ou à la rivière Rouge. La Chambre doit en outre se rappeler que, d'après la théorie en vertu de laquelle l'honorable ministre veut faire compléter le chemin, il est obligé de donner des courbes et des rampes raisonnables à la partie qui traverse les prairies de l'Ouest. Ce qu'il faut, c'est un fret peu élevé sur tout le parcours. En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de premier ordre, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation. »

Il est vrai que mon honorable ami a changé du tout au tout sur ce point. Après ce qu'il a dit au commencement de cette session, on serait porté à croire qu'il fait maintenant un crime à la compagnie d'avoir doté le pays d'un chemin de premier ordre.

Il semble craindre que la voie soit trop bien construite pour permettre le transport du fret à bon marché. Il est scandalisé d'apprendre qu'une ligne de premier ordre a coûté au moins \$16,000 ou \$17,000 le mille, pour la section des prairies, et il insinue charitablement que la malhonneteté ou l'incapacité ont dû présider à l'exécution de ces travaux. En 1880, sir Charles Tupper donna ordre à l'ingénieur en chef de construire une route peu coûteuse. Nous trouvons le passage suivant dans sa lettre du 15 avril, 1880 :

Quant au tracé et au caractère de la voie ferrée, je sais que vous avez toujours été en faveur d'une ligne à pentes aisées et douces. Le gouvernement reconnaît les avantages de ce système dans la région sise entre le lac Supérieur et le Manitoba, mais à l'ouest de la rivière Rouge, nous y attachons une importance moindre qu'à la colonisation rapide de la contrée et aux facilités immédiates à donner aux colons. La politique du gouvernement est de construire un chemin à bon marché, suivant pas à pas ou plutôt devançant les établissements, avec des pentes aussi avantageuses que possible, sans faire de dépenses autres que ce qui sera strictement nécessaire pour effectuer la colonisation rapide de cette région.

Et pour faire mieux ressortir ce qui me reste à démontrer, je citerai un extrait du rapport de M. Fleming en réponse à cette note :

OTTAWA, 15 avril 1880.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation suivante des dépenses nécessaires pour mettre le chemin de fer du Pacifique canadien en état d'exploitation depuis le lac Supérieur jusqu'à Port-Moody. A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été donnés à l'entreprise, et des soumissions ont été reçues pour une seconde section de 100 milles. Ces deux sections sont destinées à être construites et équipées de la manière la plus économique en évitant toute dépense autre que celle qui est absolument nécessaire pour mettre le chemin en état de rendre im-

médiatement des services pour les fins de la colonisation de cette région. L'on suggère que la voie ne soit qu'incomplètement ballastée afin de la faire servir aux fins de la colonisation et que le ballastage définitif ne soit complété que lorsque le trafic demandera une plus grande vitesse. L'on se propose d'avoir un matériel roulant suffisant pour suppléer aux besoins immédiats, et de n'équiper parfaitement le chemin que lorsque le pays sera plus peuplé et que le chiffre des affaires requerra cette augmentation.

Dans ces conditions, et grâce aux autres données fournies, le chemin de fer peut être ouvert depuis le lac Supérieur jusqu'à la côte du Pacifique en se basant sur les chiffres suivants :

De Fort William à Selkirk (406 milles) avec rampes faibles, y compris un montant raisonnable pour matériel roulant et la direction des travaux.....		\$17,000,000
De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec équipement peu considérable, etc.....		13,000,000
De Jasper Valley à Port Moody (550 milles) avec équipement peu considérable, etc. —		
De Jasper au lac Kamloops, 335 à \$43,660...	\$15,500,000	
De lac Kamloops à Yale, 125 à 80,000.....	10,000,000	
De Yale à Port Moody, 90 à 38,888.....	3,500,000	
	\$29,000,000	
A ajouter.....	1,000,000	30,000,000
Total pour 1,956 milles,		\$60,000,000

Le relevé ci-dessus ne comprend ni les frais d'exploration et d'étude préliminaires dans toutes les parties de la région au nord du lac Nipissingue jusqu'à la Baie de James, à l'est, et depuis Esquimalt jusqu'à Port Simpson, à l'ouest, entre les latitudes 49 et 56, qui ne sont pas imputables à la construction, \$3,119,618, ni le coût de l'embranchement sur Pembina, \$1,750,000, ni d'autres montants qui sont portés au compte du chemin de fer du Pacifique.

Un autre rapport adressé au ministre des chemins de fer par l'ingénieur en chef, en date du 16 avril, 1880, s'exprime comme suit :

Conformément à vos instructions, je suis à étudier le coût de la section Est du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, jusqu'au terminus est, au lac Nipissingue.

Il est impossible de dire ce que coûteront le travail et les matériaux dans quelques années, alors qu'arrivera le temps de s'engager dans la construction de la section Est. En prenant pour base les prix et les contrats actuels, et en s'en tenant aux principes économiques de construction mentionnés dans les lettres d'hier, je puis dire sans hésitation que l'on peut considérer la somme de \$20,000,000 comme étant une évaluation raisonnable de ce que coûtera l'établissement de la ligne depuis Fort William jusqu'au terminus est.

Afin que l'évaluation du coût de la ligne depuis Fort William jusqu'au Pacifique et depuis Fort William jusqu'au terminus est, près du lac Nipissingue, soit bien clairement comprise, je crois qu'il n'est pas inutile de soumettre les explications suivantes.

Dans les rapports antérieurs soumis au parlement, j'ai recommandé un tracé présentant en général des rampes légères et autres conditions favorables. La politique du gouvernement, telle qu'expliquée dans votre lettre, et la modification apportée au tracé par l'abandon de l'ancienne ligne à l'ouest de la rivière Rouge, me forcent à changer les vues que j'avais eues jusqu'à présent.

J'ai, de même, évalué le montant de matériel roulant qui sera strictement nécessaire pour les fins de la construction, et je n'ai pas perdu de vue le fait que le transport des rails et des autres matériaux, après l'achèvement de notre propre ligne depuis le lac Supérieur jusqu'au Manitoba, sera réduit à un prix nominal couvrant les dépenses réelles, et que nous n'avons pas les tarifs le plus élevés que nous avons été obligés de payer en nous servant des lignes américaines.

Il faut se rappeler que si la ligne de conduite qui est actuellement tracée au sujet de l'exécution graduelle des travaux est modifiée, si l'étendue des travaux dépasse nos prévisions, si leur caractère général est changé, tout cela peut avoir effet sur le coût des travaux, on doit prévoir le même résultat si l'on a à payer un prix plus élevé pour les matériaux ou pour la main-d'œuvre, ou si, par suite de ces causes ou pour d'autres motifs, les entrepreneurs ne peuvent remplir leurs engagements et nous mettent dans l'obligation de donner de nouveaux contrats à un prix plus élevé. Dans ces conditions, le coût de la totalité de la ligne pourrait être sérieusement augmenté.

L'évaluation que j'ai faite est basée sur les données que j'ai énumérées, et, d'après ces données, la totalité de la ligne principale, depuis Port Moody, sur la côte du Pacifique, jusqu'au terminus est, dans le voisinage du lac Nipissingue, peut-être construite de la manière et dans les conditions précitées, pour la somme de \$80,000,000 environ. Mais pour parer à toutes les éventualités dont j'ai fait mention. Je me permettrai de recommander qu'un tant pour cent raisonnable soit ajouté à ce montant, lorsque l'on prendra en considération la question du capital nécessaire à l'exécution de l'entreprise.

Mon honorable ami, le député de Durham, fut grandement scandalisé lorsqu'il prit connaissance des documents que je viens de citer, et il saisit la première occasion qui se présenta de faire la leçon au gouvernement à ce sujet. Il appuya d'une manière toute spéciale sur le fait que la section