

de terres à \$2 l'acre, fera en tout \$24,600,000. Évaluez les terres à \$3.18 l'acre et elle s'élèvera à \$28,620,000, formant en terres et en argent \$35,220,000, de sorte que pour la construction, de la section peu coûteuse, la section facile, la section qui peut être exploitée avec profit, à \$1 l'acre, la compagnie recevra \$17,333.33 par mille; à \$2 l'acre, elle aura \$27,333.33 par mille, et à \$3.18 l'acre, elle aura, \$39,133 par mille. Et ces prix seraient donnés par les honorables messieurs de la gauche qui disent que cette section peut être construite moyennant \$8,110 par mille.

Sir ALBERT SMITH. Combien votre compagnie reçoit-elle en vertu de votre proposition ?

Sir JOHN A. MACDONALD. Lorsque la Chambre a discuté la répartition de la subvention, on a prétendu qu'une somme disproportionnée était accordée à MM. Stephen et Cie., et cette offre a été faite pour faire croire au public que cette somme est excessive. Croyant, comme doivent le croire tous ceux qui examinent cette offre, que l'intention des soumissionnaires est de ne construire que la section des prairies, je vous ai démontré que le prix de construction de toute cette section devra varier entre \$17,000 et \$39,000 par mille selon les divers prix auxquels les terres ont été estimées par acre. Ceci n'est que pour la section des prairies. La raison pour laquelle la somme accordée dans le contrat primitif pour cette section a été fixée à un chiffre élevé, c'est que cette section doit être construite de suite et que les travaux doivent être poussés avec vigueur. C'est la section qui ne peut être construite que la première, et jusqu'à ce qu'elle soit construite, la population qui devra, croyons-nous, s'empreser de chercher un refuge et un abri dans notre Nord-Ouest, ne pourra s'y rendre. Il est de la plus grande importance, aux yeux du gouvernement, que ce chemin soit construit immédiatement. Cette subvention considérable a donc été accordée pour la section des prairies, dans le but d'engager les entrepreneurs à pousser les travaux de ce chemin avec rapidité et à le terminer dans l'espace de trois ans, et les entrepreneurs se sont déclarés prêts à le faire s'ils obtenaient le contrat avant le 1er janvier. Ils le termineront aussitôt que possible après ce délai. Ce n'est pas un mal que cette section soit mieux payée que les autres pourvu que les garanties soient bonnes; que le capital soit entre les mains d'hommes d'honneur, possédant des fortunes, peu importe où l'argent sera appliqué. La répartition a été ainsi faite dans le but de hâter la construction des 1,000 milles à travers les fertiles prairies du Nord-Ouest, de façon à permettre à la population de s'y rendre immédiatement. Et, il faut bien se rappeler que la compagnie ne peut avoir de terres dans la région du lac Supérieur, ni dans la Colombie anglaise, où les terres ont été décrites par les honorables messieurs de la gauche, comme sans valeur, cette province étant une "mer de montagnes." En conséquence toutes les terres qui doivent être concédées se trouvent dans la région des prairies, et nous nous efforçons, à l'aide de concessions de terres dans cette région, d'engager la compagnie à construire ce chemin et autant d'embranchements qu'elle peut en construire. Le but principal est non seulement d'avoir la ligne se prolongant de l'est à l'ouest, mais d'assigner à la compagnie des terres qui devront être choisies conjointement par le gouvernement et par elle-même. Pour l'encourager à construire des embranchements nous lui donnons une subvention considérable et d'une grande valeur, afin que toute cette région soit non-seulement ouverte de l'est à l'ouest, mais qu'elle soit sillonnée par des tronçons se dirigeant vers le nord ou vers le sud jusqu'à de grandes distances à l'intérieur.

J'entends derrière moi une voix qui dit qu'ils construiront du lac Supérieur en même temps. Nous avons eu bien soin d'y voir. Je crois que ceux qui ont signé le premier contrat sont des hommes d'honneur possédant de grandes fortunes, et qui ne voudraient pas perdre leur réputation, leur prestige, et leur crédit sur les marchés mon-

taires de l'univers, en ne remplissant pas les obligations de leur contrat. Mais nous étions convaincus que nous n'avions pas le droit de nous contenter de leur parole, et nous avons stipulé dans le contrat que le gouvernement commencera à l'extrémité de la ligne du Pacifique, probablement à Callendar Station, et procédera vigoureusement, d'une façon régulière, et de telle manière que les progrès annuels, n'assureront pas l'achèvement des travaux au bout de dix ans, mais seront tels qu'ils pourront démontrer au gouvernement la possibilité d'achever en dix ans le chemin du lac Supérieur. Il faut se souvenir que ceci est un seul et même contrat et non un contrat qu'on puisse séparer. C'est un contrat qui a pour but de construire les sections est et ouest. Il a pour but de construire ces deux sections, et si la compagnie ne remplissait pas l'obligation qu'elle a prise, quant au chemin du lac Supérieur ou quant à la section des prairies, elle n'aurait aucun droit d'exiger la subvention en espèces ou en terres, pour le montant d'ouvrage qu'elle aurait pu faire dans la prairie. Si elle ne remplit pas ces obligations dans une section, lors même qu'elle aurait construit le double du nombre de milles qu'elle aurait promis de construire dans la prairie, et qu'elle les aurait achevés à notre satisfaction, lorsqu'elle viendra réclamer les terres ou l'argent, si elle n'a pas poussé vigoureusement les travaux dans la section du lac Supérieur, et construit chaque année une proportion de cette section par année, suffisante pour nous convaincre que les travaux seront terminés à temps, nous lui dirons : Vous n'y êtes pas—vous n'aurez pas cet argent; il est vrai que vous avez construit la section des prairies, mais vous avez échoué dans toutes les autres parties du chemin qui doivent être continuées *pari passu* et nous ne vous donnerons ni un dollar ni un acre de terre, parce que, bien que vous ayez construit toute la ligne dans la section des prairies, vous avez déplorablement failli dans les autres parties de la ligne."

Afin de produire un grand effet à l'aidé des nouvelles propositions, les adversaires du projet primitif ont retranché la 15ème clause qui se lit comme suit :

"Pendant 20 ans à partir de cette date, la construction d'aucune ligne de chemin de fer ne sera autorisée par le gouvernement fédéral au sud du chemin de fer Pacifique canadien, à partir d'aucun point sur ou près la ligne du chemin de fer Pacifique, excepté telle ligne qui, se dirigerait vers le sud-ouest ou à l'ouest sud-ouest; ni en dedans de 15 milles à partir du 49ème degré de latitude. Et advenant l'établissement de toute nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront faites pour continuer cette prohibition après cet établissement jusqu'à l'expiration de la dite période."

Cette clause n'avait été insérée après mûre délibération pour la même raison que nous avons demandé au parlement de construire le chemin de fer. Nous désirons et le peuple désire avec nous, que le chemin, lorsqu'il sera construit, soit un chemin canadien; la grande artère du trafic canadien, pour le transport des richesses et du commerce de l'ouest jusqu'à la mer à travers le territoire canadien. Autant que nous pourrions l'empêcher nous ne permettrons pas qu'il soit construit dans l'intérêt des chemins de fer des Etats Unis. Nous désirons garder sur notre propre chemin aussi longtemps que nous pourrions légitimement le faire passer tout convoi venant du pied des Montagnes Rocheuses, et je suis heureux de savoir que l'une des régions les plus fertiles et peut-être la plus fertile de toutes, se trouve en plein sur le versant est des Montagnes Rocheuses—chargé de marchandises provenant de la Colombie anglaise en destination de l'est. Nous croyons que ce chemin pourra transporter les marchandises à des prix aussi réduits et répondre aux besoins du trafic tout aussi bien que les chemins de fer américains peuvent le faire. Mais nous désirons garder le commerce de notre côté, que pas un seul convoi qui passera sur le chemin de fer du Pacifique canadien n'aille aux Etats-Unis, si nous pouvons l'empêcher, mais qu'il traverse plutôt notre propre territoire afin que nous puissions augmenter la richesse et la population de Montréal, Québec, Toronto, Halifax et Saint-Jean, au moyen d'une grande voie ferrée