

tant les différents tronçons de chemins de fer aussitôt que possible, et que peut-être la conduite prudente que doit adopter un pays comparativement pauvre et peu peuplé.

Il n'y a aucun doute que ce serait une tâche extrêmement difficile que d'obtenir du parlement la sanction d'aucun arrangement quant à un temps limité, vu les conséquences qui ont déjà résulté de l'adoption inconsidérée d'une période limitée, dans les conditions de l'Union, pour l'achèvement d'une aussi vaste entreprise, dont l'étendue ne peut nécessairement qu'être imparfaitement comprise par des gens étrangers au pays. Le comité est d'avis que lord Carnarvon soit informé que le gouvernement, ne peut en aucun cas entreprendre l'achèvement de la ligne complète dans le temps fixé, et qu'il existe une extrême répugnance contre une nouvelle limitation de temps; mais s'il devient absolument nécessaire d'assurer le règlement immédiat de la dispute par de nouvelles concessions, on pourrait s'engager à compléter la partie située à l'ouest du lac Supérieur, de manière à procurer un raccordement de la voie ferrée avec les lignes actuelles de chemins de fer en passant par les Etats-Unis, et par nos eaux canadiennes pendant la saison de navigation, en l'année 1870, tel que demandé.

Et pendant que l'on prétextait l'excès de dépenses pour construire cette partie de la ligne principale, dont l'importance a été pleinement démontrée pendant la malheureuse rébellion du Nord-Ouest, l'on autorisait des frais, sinon entièrement inutiles, du moins nullement nécessaires à l'exécution de notre partie de l'arrangement Carnarvon. Je veux parler de la construction des 85 milles de l'embranchement Pembina à un coût de \$1,600,000. Le gouvernement signait encore le fameux contrat Foster pour l'embranchement de la Baie Georgienne aux conditions suivantes :

Argent	\$850,000
Garantie de 4 pour cent.....	609,000
Terres.....	3,400,000
Total	\$4,859,000

Il reconnaissait par là même l'obligation de dépenser \$1,500,000 pour les 30 milles restant à faire entre l'extrémité est de l'embranchement de la Baie Georgienne et le terminus au lac Nipissing. Il allongea délibérément de 30 ou 40 milles la route entre Winnipeg et le lac Supérieur au lieu de l'envoyer directement au lac Nipigon, augmentant nécessairement le coût du chemin de \$1,400,000. Il consentait à dépenser \$6,000,000 sur la route de Nanaïmo, dans l'île Vancouver, entreprise qui pouvait facilement se retarder, en sorte qu'au moment où il déclarait impossible la construction de la section au nord du lac Supérieur, le gouvernement de mon honorable ami de York-Est, violant un engagement sacré sous prétexte qu'il entraînait une dépense excessive, entreprenait pour \$16,959,000 de travaux dont le retardement ne troublait en rien nos arrangements.

Je n'entre pas ici dans le mérite ou l'utilité de ces travaux, ce n'est pas le temps de le faire; mais je constate qu'on osait bien risquer \$17,000,000 sur des travaux que nos obligations ne couvraient pas, pour mettre de côté ceux auxquels nous étions tenus, et auxquels l'arbitrage impérial venait de nous condamner. Je veux faire ressortir le contraste entre le gouvernement Mackenzie qui hésitait, refusait, plaçait, puis enfin consentait, à regret, à construire 1,900 milles de chemin de fer entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique en quinze années, et le gouvernement actuel terminant 2,400 milles de la ligne principale, et 701 milles d'embranchements, en six ans, sauvant ainsi l'honneur, et dégageant la parole du pays, et nous ouvrant cinq ans plutôt la porte aux grands succès commerciaux qui doivent nécessairement découler de l'achèvement de notre grand chemin de fer transcontinental. Je sais parfaitement quelle est la réponse que vont nous faire nos amis de l'opposition. Cette réponse est invariablement la même; et elle est facile à faire, car ils ne se piquent nullement d'être exacts; "Oh! vont-ils dire, vous, vous avez dépensé l'argent du peuple d'une manière extravagante; vous avez obtenu l'exécution rapide de ces immenses travaux aux dépens du trésor public." Rien de plus injuste, M. le président, rien de plus faux que l'assertion qu'on nous lance ainsi à la figure, en guise de réponse. Qui donc peut avoir oublié que le gouvernement Mackenzie a offert à toute compagnie consentant à construire et à de-

M. CHAPLEAU

venir seule propriétaire des 2,797 milles du Pacifique canadien, les conditions suivantes: Subvention en argent, \$10,000 par mille; garantie de 4 pour cent, pendant 25 ans, sur \$7,400 par mille; subvention en terres, 20,000 acres par mille. Je dis que la garantie de 4 pour cent était offerte sur \$7,400 par mille, bien que l'avis demandant des soumissions ne spécifiait pas cette somme, mais le gouvernement ne pouvait donner moins, puisqu'il avait lui-même accordé la même garantie dans le contrat de Foster. Cette offre représentait, en chiffres ronds :

Subvention en argent	\$27,970,000
Garantie de 4 par cent pendant 25 ans.....	20,976,500
55,240,000 acres de terres à \$2 l'acre	111,880,000

Total.....\$160,827,500

Cette aide accordée pour la construction du chemin, était un don pur et simple, et nous pouvons le comparer avec les items analogues de la subvention octroyée au Pacifique canadien par le gouvernement actuel, et que voici :—

Sections construites par le gouvernement et données à la compagnie.....	\$23,500,000
Subvention en argent.....	25,000,000
25,000,000 acres de terre, à \$2 par acre.....	50,000,000
	\$104,500,000
Surplus offert par le gouvernement précédent	56,327,500
	\$160,827,500

Inutile d'ajouter que le chemin que nous donnons aujourd'hui au pays n'est pas, je me sers d'une expression modeste, inférieur à celui que le dernier gouvernement s'attendait à avoir, dans les circonstances les plus favorables, aux conditions qu'il offrait, et bien supérieur à ce chemin sous le rapport de l'équipement, des facilités offertes aux stations terminales, de ses raccordements et de ses embranchements. Et il dépasse de beaucoup les espérances du peuple qui savait déjà que les évaluations, telle que préparées par M. Sandford Fleming en 1879, étaient des évaluations, pour un chemin que l'on voulait être peu dispendieux, et qu'elles n'alloient que \$1,300 par mille pour le matériel roulant, et pas au-delà de \$13,000 par mille pour la construction des sections traversant les prairies. La compagnie a déjà à l'heure qu'il est, un matériel roulant valant au-delà \$3,000 par mille, et si nous lui accordons le pouvoir de prélever les \$15,000,000 additionnels comme il est proposé par la mesure actuellement présentée, un autre million sera de suite ajouté à la valeur de l'équipement du chemin, en sorte qu'au lieu d'avoir un chemin dont l'équipement vaudrait \$5,100,000 pour 2,550 milles de ligne principale, si nous prenons les calculs de l'honorable député de Durham à \$2,000 par mille, nous aurons pour la même longueur un équipement valant \$9,000,000, sans y comprendre les embranchements. Sur ce seul item, nous avons un gain net de \$4,000,000 en faveur des facilités que la compagnie pourra mettre au service des voyageurs et du trafic.

M. BLAKE: Ecoutez, écoutez.

M. CHAPLEAU: Mon honorable ami veut faire de l'ironie, mais j'ai pris ses propres chiffres pour les évaluations que je soumetts à la Chambre. Je puis dire que les chiffres de l'honorable monsieur ont varié immensément depuis le moment où il a commencé à discuter cette question en Chambre. Si ses opinions politiques avaient subi les mêmes variations, on le verrait à présent siéger de ce côté de la Chambre, et peut-être serait-il le collègue de l'honorable premier ministre. Ses chiffres ont varié autant que ses demandes et ses appels au gouvernement pour une construction différente du chemin de fer, et c'est malgré les efforts de l'honorable monsieur que le chemin a été construit. Je pourrais aussi faire observer que la compagnie a largement dépassé le chiffre de 2,797 milles assignés comme limite aux entrepreneurs par la dernière administration pour la ligne mère et les embranchements. Elle a ajouté