

de bons qui restent, pour nous rembourser le prêt temporaire qui deviendra échu en juillet 1886, et aussi pour construire le chemin comme je le disais tout à l'heure, et le mettre en état de faire concurrence aux autres chemins.

L'an dernier, M. l'Orateur, j'ai voyagé sur cette ligne aussi loin qu'elle était construite, et je l'ai trouvée supérieure à tout ce que j'avais encore vu dans les prairies, et souvent beaucoup supérieure. Il est impossible qu'elle soit obstruée par la neige. Les coulées sont larges et les pentes partent d'une distance de 100 à 200 pieds de la voie, ce qui a entraîné des dépenses considérables. Le surplus des dépenses provient de cela et d'autres causes.

La compagnie a construit des ponts en fer sur la Saskatchewan et la rivière à l'Arc, et toutes ces choses qui ne sont pas dans le contrat ont coûté beaucoup d'argent. De plus, mon honorable et distingué prédécesseur a expliqué l'an dernier, que différents contrats avaient été passés par le gouvernement, un au nord du lac Supérieur et un autre à Port-Moody. Dans cette circonstance il donna des explications à la Chambre; il dit qu'il y avait certaines sommes qui devaient être payées par la suite sur ces contrats, et qu'il y avait certaines sommes déjà payées—j'ai oublié le chiffre exact qu'il a donné comme ayant été payé au nord du lac Supérieur, mais il fallait une somme considérable pour terminer les travaux.

Je suis heureux d'annoncer à la Chambre que cet ouvrage est terminé, à l'exception d'une valeur d'environ \$60,000. Il reste encore un peu de remblai à faire, mais ce travail est évalué à \$60,000. Après cela, M. l'Orateur, lorsqu'il parla de la section de 213 milles de Port-Moody, si je me rappelle bien, il expliqua qu'on avait fait pour \$7,000,000 d'ouvrage et que les travaux étaient évalués à \$9,000,000. Ce travail a aussi progressé d'une manière satisfaisante, et il sera certainement terminé dans les délais fixés au contrat, qui est au commencement de juillet, le premier, je crois. Mais il reste encore à faire des travaux évalués à \$350,000—je n'ai pas le chiffre exact—pour terminer toute la ligne qui, nous l'espérons, sera terminée vers le premier juillet, époque où elle sera livrée au gouvernement. Ce n'est pas tout. Il y a le revers de la médaille que je vais vous faire voir, parce que je crois que sur une question comme celle-ci, amis et adversaires s'attendent à un exposé clair et franc auquel ils puissent se fier, et ils veulent connaître le bon et le mauvais côté.

C'est la position dans laquelle je me trouve à propos de la section entre Port-Arthur et Winnipeg. L'estimation de ces travaux était de \$28,000,000, et je vois qu'ils vont coûter environ \$29,500,000, un excédant de \$1,500,000 sur l'évaluation.

Voici comment on explique la chose; sur les parties qui ont été construites d'abord par mon honorable ami d'York-Est (M. Mackenzie) alors qu'il était premier ministre, des trains avaient circulé et des wagons avaient transporté des matériaux pour les travaux donnés à l'entreprise, sans se servir des hommes préposés aux sections—je suppose que mes honorables amis connaissent mieux le temps que moi—mais je crois que le chemin a été en opération pendant six ou dix ans à partir de sa construction. Rien n'avait été fait pour le tenir en état de réparation, à part ce qu'il plaisait à ces hommes de faire eux-mêmes; conséquemment, non seulement le lit du chemin était dans un état délabré, mais une grande quantité des rails étaient endommagés et pliés, et les traverses étaient généralement pourries, car quiconque connaît quelque chose au sujet des chemins de fer, sait qu'une traverse ne dure que six ou huit ans, et toutes ces traverses sans exception ont dû être enlevées, et je crois que la dernière a été enlevée cette année. Les structures en bois et les travaux sur chevaux de cette section étaient à peu près dans les mêmes proportions que sur les autres sections, et à peu près de même nature.

M. MACKENZIE: Non.

M. POPE

M. POPE: L'honorable monsieur ne devrait pas se risquer sans examiner les chiffres. Je lui assure que je les ai examinés, et ces structures en bois sont à peu près dans la même proportion que sur les autres parties de même nature du chemin.

M. MACKENZIE: Non.

M. POPE: Je dis que toutes ces structures ont été renouvelées ou doivent l'être cette année; car tout le monde sait très bien que le bois ne dure pas très longtemps. La plus grande partie de ce bois était de l'épinette blanche, et les traverses ne pouvaient pas durer plus de six ou huit ans—six ans constituent à peu près la durée d'une traverse d'épinette blanche, et huit ans, peut-être, celle de la traverse de pruche ou d'épinette rouge; le cèdre durerait plus longtemps. Mais celles-ci étaient en grande partie d'épinette blanche, comme l'honorable monsieur le sait, et la même chose exactement a eu lieu. Maintenant, dans le calcul de \$28,000,000 on n'a pas tenu compte des travaux de réparation des rails à faire, du remplacement de ces traverses, et de ceux qu'il fallait exécuter pour mettre ce chemin dans l'état où il doit être. Non seulement les traverses et les rails étaient usés, mais le lit du chemin même était très délabré; comme l'honorable monsieur le sait, il faut qu'un chemin, même de première qualité, se délabre quand il n'y a personne pour le réparer. Tout le matériel, tous les rails et tous les matériaux qui ont été employés sur ce chemin au delà de cet endroit, n'ont été l'objet de la surveillance de personne. Je crois qu'on a dû faire quelque chose comme \$300,000 d'ouvrage sur cette partie du chemin, et au même coût que les travaux exécutés ailleurs et ayant le même caractère. Puis il y a eu une autre chose dont il a fallu tenir compte dans cette estimation. Nous pensions avoir offert un prix raisonnable à Manning, McDonald et Cie, mais lorsque l'affaire a été soumise à l'arbitrage, les arbitres ont adjugé une somme de \$100,000; on peut voir alors quel trou a été pratiqué dans le million et demi de l'excédant sur l'estimation. En tenant compte de tout, je ne suis pas prêt à blâmer aucun ingénieur, si pour de lourds travaux qui représentent des millions et des millions de dollars, il y avait un million en plus ou en moins dans les estimations.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si dans ce qu'il vient de dire il parlait du chemin de fer au nord du lac Supérieur, ou s'il ne s'agissait pas du chemin qui couvre une distance de 400 milles entre Port-Arthur et Winnipeg.

M. POPE: Je parlais du chemin entre Port-Arthur et Winnipeg. L'an dernier, lorsque mon prédécesseur a exposé ses calculs à la Chambre, il a dit—je pourrais me tromper de quelque milles—qu'il restait environ encore 800 milles de chemin à construire. Il a expliqué que c'était là les plus forts travaux sur toute la ligne; que cela comprenait les lourds travaux au nord du lac Supérieur—et je suis heureux que l'honorable monsieur m'ait repris il y a un instant—et les très difficiles ouvrages à travers les montagnes Rocheuses. J'ai dit que cette distance était d'environ 800 milles. Je veux parler en ce moment des parties de ce chemin auxquelles cet emprunt sera affecté et qui couvrent une distance de 800 milles. La partie du chemin qui va de Sudbury à Népigon est de 487 milles; du sommet des montagnes Rocheuses à Savona's-Ferry il y a 293 milles, formant un ensemble de 783 milles. La ligne est complétée de façon à permettre la circulation de trains réguliers sur un parcours de 568 milles. La somme dépensée sur cette distance est de \$19,483,369. La valeur des travaux à y être exécutés est de \$918,000. Les travaux exécutés sur cette partie du chemin étaient de \$3,000,000; ce qui porte à \$23,401,000 le coût de ces œuvres.

M. CASEY: Où est-ce que cela se trouve?