

de dix ou quinze mille piastres par mille, et à prendre en retour une première hypothèque sur le chemin, et la responsabilité du Trésor serait bien vite déchargée dès que le chemin serait terminé. De la sorte cette voie ne coûterait pas un seul sou au pays.

Je ne permettrais pas l'établissement d'un chemin à voie étroite, ou rien de semblable. Partout où on a ouvert des chemins à voie étroite, on a dû les abandonner ensuite. Les rails ne pèsent seulement que trente livres à la verge, et comme ces rails se vendent moyennant seize piastres la tonne, ce qui est un très bas prix, grâce à l'abaissement du prix de revient du fer aux Etats-Unis, les frais de premier établissement d'un tel chemin ne représentent presque rien. Un chemin à voie étroite n'emploie que des rails excessivement légers, et il en coûte très peu pour le construire.

Si l'Etat voulait garantir les obligations dans la proportion de huit mille piastres par mille, le chemin serait construit et les entrepreneurs seraient en vérité très reconnaissants de réaliser leur petit bénéfice en acceptant la tâche d'exécuter ces travaux moyennant cette somme.

J'en sais quelque chose. Le chemin de fer du Défilé du Nid de Corbeau a été construit à même une subvention. Je crois que si nous avions eu devant nous le contrat fait par le chemin de fer canadien du Pacifique, nous aurions constaté que cette compagnie avait obtenu du Gouvernement tous les fonds, jusqu'au dernier sou, qu'il lui a fallu déboursier pour payer le coût de l'établissement de cette voie ferrée. Le fer était si bon marché, la rémunération de la main-d'œuvre est si minime, l'outillage a été tellement perfectionné que l'on peut se procurer des machines non seulement pour exécuter les travaux de terrassement de la voie, mais que l'on peut également en trouver pour travailler le roc. Ceux qui s'occupent de ces travaux ont, au moyen d'un outillage puissant, réussi à diminuer le coût de l'ouverture de ces chemins à une somme en vérité très minime, et je constate que les industriels des Etats-Unis ont accru leur production du fer dans la proportion de quinze millions de tonnes par année, et que des rails ont été fabriqués moyennant quinze ou seize piastres la tonne, ce qui est un très bas prix.

Ainsi vous pouvez vous rendre compte combien peu élevé est le montant d'argent que les entrepreneurs déboursent pour

construire ce chemin de fer en comparaison des subventions énormes qui leur sont données.

Maintenant, honorables Messieurs, il nous faut regarder plus loin afin de voir les raisons qui ont motivé une situation aussi extraordinaire. Nous savons parfaitement bien, comme M. Osler, l'un des directeurs du chemin de fer canadien du Pacifique, vous le dira n'importe quand, que l'intérêt de ce chemin de fer est de s'efforcer de transporter sur ses wagons les marchandises destinées à cette région du Yukon aussi loin que sa ligne le lui permet. C'est là une chose parfaitement légitime de la part du chemin de fer canadien du Pacifique.

Puis, nous savons qu'une compagnie de transport a été organisée dans le but d'établir à Vancouver un raccordement entre le chemin de fer canadien du Pacifique et la route de la Stikine. Maintenant, nous savons que les amis de ce chemin désirent diriger le trafic vers cette route au lieu de l'expédier par voie de Dyea. Cela donne un monopole au chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Vancouver, c'est pratiquement le monopole de la navigation de la rivière Stikine et du chemin de fer.

L'honorable M. MILLS: En prenant la voie de la Stikine nous nous servons des droits du traité qui a été fait; mais nous n'avons pas de traité en ce qui concerne l'autre route.

L'honorable M. SCOTT: Nous n'avons pas de droits de douane à payer en suivant la voie de la Stikine.

L'honorable M. BOULTON: Bien, il nous faut opérer un transbordement sur la route de la Stikine, et s'il le veut, le Gouvernement des Etats-Unis peut entraver cette opération.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il peut faire plus que cela, il peut empêcher le transbordement.

L'honorable M. SCOTT: Ce n'est pas là, d'après ce que j'en sais, l'interprétation donnée à ce traité par le Ministère des Douanes à Ottawa.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ignore quelle est l'interprétation que lui donnent les fonctionnaires des Douanes à