

LES DÉBATS DU SÉNAT

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

DISCOURS

DE

L'HON. SENATEUR J. B. P. CASGRAIN

SUR

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE

OTTAWA, MARDI, 17 JUIN 1904.

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-
dière) : J'apprécie grandement l'honneur
que l'on me fait en me chargeant de ré-
pondre au chef de la gauche sur un projet
qui est, à mon avis, le plus important dont
notre parlement ait été saisi depuis que la
Confédération canadienne existe. C'est cer-
tainement, en effet, la plus vaste entreprise
que nous ayons eu à exécuter, le plus grand
chemin de fer qui ait jamais occupé l'at-
tention de notre gouvernement. Avant d'en-
trer en matière, j'avoue que ce n'est pas
sans quelque hésitation et même sans éprou-
ver un grand embarras que j'entreprends la
tâche que j'ai acceptée ; mais le devoir de
tout membre de cette Chambre, s'il a quel-
que inclination pour l'étude des questions
d'intérêt public et s'il arrive à posséder
quelques connaissances spéciales sur ces
questions, est de s'efforcer de mettre au
jour le fruit de ses travaux. J'aborderai
brièvement les amendements au contrat qui
est maintenant devant nous, et exposerai à
la Chambre pourquoi elle est de nouveau
appelée, aujourd'hui, à s'occuper de cette
question, ou du présent bill. Pourquoi

sommes-nous appelés à modifier le contrat
adopté l'année dernière ? Si, comme la
chose a été représentée par les chefs et la
presse du parti conservateur, le contrat qui
nous occupe présentement ne devait pas
être à l'avantage du Canada ; mais, au con-
traire, pour le bénéfice exclusif de la Com-
pagnie du Grand Tronc, pourquoi les ac-
tionnaires de cette compagnie, en Angle-
terre, l'ont-ils rejeté lorsqu'il leur a été sou-
mis par l'un de leurs plus habiles adminis-
trateurs ? Pourquoi les actionnaires du
Grand Tronc n'ont-ils pas ajouté foi aux
prétentions des chefs du parti conservateur,
qui déclarent que le contrat en question
procure des avantages immenses au Grand
Tronc ? Le fait est là, les actionnaires ont
rejeté ce contrat. Si ce contrat était si
avantageux au Grand Tronc, le fait que les
actionnaires de cette compagnie l'ont rejeté,
ou ne l'ont pas ratifié immédiatement, prou-
ve-t-il qu'il était aussi avantageux qu'on
l'a prétendu ? Le président et le conseil des
directeurs se sont prononcés presque unani-
mement en faveur de ce contrat ; mais
l'un des actionnaires, un ancien directeur

V 75-1

38752

de la compagnie, M. Allen, a refusé absolument d'y prendre part en donnant pour motif à son objection qu'il ne voulait pas se lancer une fois de plus dans l'inconnu; que la Compagnie du Grand Tronc avait déjà perdu assez d'argent en Canada, et qu'elle ne devait pas s'engager dans cette nouvelle entreprise. Cet ancien directeur a fait lire par son fils, lors de la séance tenue pour discuter le contrat, un mémoire dans lequel il donne les raisons pour lesquelles les actionnaires du Grand Tronc ne devaient pas ratifier le contrat tel qu'il était alors, ou tel qu'il est sorti en premier lieu de notre parlement. Je me rappelle que, moi-même, lors de la dernière session, en discutant cette question avec quelques amis, j'ai déclaré que, si j'étais l'un des actionnaires du Grand Tronc, "j'y regarderais à deux fois avant d'accepter le contrat", et je donnai les raisons qui me faisaient parler ainsi. Un haut fonctionnaire du Grand Tronc, présent, m'entendit faire cette observation, et me conseilla de m'abstenir d'exposer ces raisons si j'avais l'honneur de prendre la parole sur ce sujet dans le Sénat. Il ajouta que M. Hays aurait assez de difficultés à obtenir l'adhésion des actionnaires sans que nous lui jetions ici sur son chemin de nouveaux obstacles. Mais je constate que plusieurs actionnaires d'Angleterre se sont formés la même opinion que moi du contrat original, et à la séance tenue par les actionnaires pour examiner la question, les raisons que j'avais exprimées, au point de vue de ceux-ci, furent données par ces derniers contre la ratification du contrat. M. Merlin, l'un des plus importants actionnaires de la Compagnie du Grand Tronc, a déclaré dans cette circonstance que, après avoir lu attentivement le contrat et l'avoir soumis à des hommes d'affaires de Londres, le gouvernement canadien n'assumait dans ce contrat que peu d'obligations, si, toutefois, il en assumait, et j'attire particulièrement l'attention de cette honorable Chambre sur ce fait que le contrat a été apprécié par les hommes d'affaires de Londres à peu près dans le même sens qu'il l'a été par notre ministre des Finances, lui-même.

Le premier amendement à ce contrat est une prorogation de délai de cinq à huit ans (jusqu'à l'an 1911). Le contrat stipule qu'un dépôt de \$5,000,000 doit être fait.

Nous savons jusqu'à quel point le capital est timide, et les capitalistes avant de se dessaisir de leurs fonds, veulent s'assurer, comme doivent le faire des hommes d'affaires, que la Compagnie aura tout le temps dont elle a besoin pour mener à bonne fin l'entreprise.

Supposé que la construction de la voie ferrée dure quelques mois de plus que cinq ans, terme fixé par le contrat primitif, la compagnie se trouverait alors à la merci du gouvernement. C'est pourquoi elle a demandé une prorogation de délai de cinq ans qu'il était à huit années. En exigeant cette prorogation, elle agit comme doivent agir des hommes d'affaires, sans avoir, toutefois, l'intention de prendre tout ce délai; sans avoir l'intention, après avoir construit la plus grande partie du chemin et payé, disons 75 ou 80 pour cent de la somme requise pour le parachèvement de l'entreprise, de laisser ce pourcentage considérable plus longtemps qu'il ne le faut comme un placement mort, ou improductif. L'intérêt de la compagnie sera d'achever le chemin aussi promptement que possible. Je ne considère donc pas cette prolongation de délai comme une chose très-importante, et, comme l'a dit l'honorable secrétaire d'Etat, cet amendement est réellement d'une très-faible importance.

Puis la compagnie demande le droit de louer et d'exploiter les parties du chemin de la division de l'Est à mesure qu'elles seront terminées. C'est une demande raisonnable. Que ferait-on de ces parties du chemin si elles n'étaient pas exploitées? Le gouvernement n'a pas pour politique d'exploiter, lui-même, ce chemin. Nos honorables amis de la gauche ont modifié récemment leurs opinions en matière de chemins de fer, et ils voudraient maintenant que le gouvernement exploitât, lui-même, ces parties de la division de l'Est. Telle n'est pas l'intention du gouvernement, comme l'a formellement déclaré le ministre des Finances. Il est donc juste que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exploite ces parties à mesure qu'elles seront construites, et cela d'autant plus que c'est cette compagnie qui sera obligée de fournir tout le matériel roulant de cette division, et qui l'exploitera sans que la chose coûte un seul centin aux contribuables du Canada.

L'ai
prairi
présen
res d
du m
a eral
Comp
raient
a dem
vront
le pai
je fer
obligat
l'appr
c'est-à
Canad
vendue
compre
corder
ne bai
du pai
crédit
gations
vernem
dre le
n'en di
traordr
aujourd
lidés ar
qu'ils a
Quoiqu'
cessaire
d'obliga
000 par
tions a
pour ce
terait u
sans cej
cun déb
Puis,
montagn
la gauc
cette pa
de la s
Pacifiqu
gouverne
devrait
celle du
ingénieu
ner, ou
ou tel n
cas d'un
ficier du
gouverne
et le gou

L'amendement relatif à la section des prairies est très-peu important. Lorsque le présent contrat a été soumis aux actionnaires du Grand Tronc, le marché monétaire du monde subissait une dépression, et l'on a craint que les obligations émises par la Compagnie du Grand Tronc Pacifique ne seraient pas cotées au pair. C'est pourquoi l'on a demandé, dans le cas où ces obligations devront être vendues à un taux moindre que le pair, de pourvoir à la différence. Mais je ferai remarquer à la Chambre que ces obligations ne pourront être vendues sans l'approbation du ministre des Finances, c'est-à-dire, la sanction du gouvernement du Canada. Si ces obligations devaient être vendues, disons à 10 pour cent de perte, je comprends qu'il faudrait hésiter avant d'accorder cette sanction; mais ces obligations ne baisseront certainement pas au-dessous du pair. J'ai bien trop de confiance dans le crédit du Canada pour croire que des obligations—3 pour cent, garanties par le gouvernement du Canada, ne pourront atteindre le pair—pourvu, bien entendu, que l'on n'en dispose pas dans des circonstances extraordinaires telles que celles qui existent aujourd'hui, c'est-à-dire, lorsque les consolidés anglais sont cotés au taux le plus bas qu'ils aient atteint depuis un demi siècle. Quoiqu'il en soit, admettons qu'il soit nécessaire d'émettre un plus fort montant d'obligations pour réaliser la somme de \$13,000 par mille, et cela parce que les obligations auraient été vendues, disons à 10 pour cent au-dessous du pair, cela nécessiterait une garantie additionnelle d'autant, sans cependant exiger du gouvernement aucun déboursé réel.

Puis, quant à la partie traversant les montagnes rocheuses, l'honorable leader de la gauche a critiqué très-rigoureusement cette partie de l'entreprise—je veux parler de la section qui s'étend d'Edmonton au Pacifique. Il nous a dit que la garantie du gouvernement était illimitée; mais il devrait voir qu'il y a cette limite, savoir, celle du coût réel du chemin, et ce sera aux ingénieurs du gouvernement de le déterminer, ou de déclarer si le chemin a coûté tel ou tel montant par mille, comme dans le cas d'une compagnie qui demande à bénéficier du double subside. L'ingénieur du gouvernement fera l'inspection du chemin, et le gouvernement sera parfaitement justi-

fiabiles s'il dit: nous garantirons les obligations pour un chemin coûtant \$40,000 par mille—ce qui porterait la garantie, sur ces obligations jusqu'à \$30,000.

L'honorable leader de la gauche a beaucoup insisté sur la probabilité qu'il y a que l'évaluation du coût de la construction à travers les montagnes rocheuses était trop basse. Je ne suis pas prêt à le contredire sur ce point; mais j'appelle son attention sur le fait que dans l'espace compris entre Edmonton et Port-Simpson—c'est-à-dire, environ mille et soixante-six mille (1,066 milles)—il y a quelque trois cents milles de prairie, et naturellement, le coût de la construction sera beaucoup moins élevé pour cette section de prairie que celui de la section des montagnes. Cela réduira le coût moyen de toute cette partie. J'apprends que, sur le sommet, près de la rivière la Paix et près de la rivière Skeena, sur un parcours d'une centaine de milles, le coût pourra atteindre \$50,000 par mille, tandis que sur d'autres parties du parcours, le coût pourra s'élever à \$31,000, et sur d'autres sections à environ \$40,000 par mille. Mais le coût de la partie qui se trouve dans la prairie n'approchera pas ces chiffres—ce qui réduira le coût moyen de tout le chemin d'Edmonton aux rives du Pacifique. Puis, quant aux défilés de la rivière aux Pins, ou de la rivière la Paix, ou la vallée de la rivière Skeena, il y a une grande différence entre ce que coûtera la construction d'un chemin de fer dans cette partie des montagnes rocheuses et ce qu'a coûté la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'autre partie de ces mêmes montagnes. Tout le monde sait l'immense différence de niveau entre les deux tracés. Il est parfaitement connu que, d'Edmonton on arrive jusqu'au pied des montagnes rocheuses par une pente douce qui s'élève graduellement jusqu'à ce que vous ayez atteint la rivière la Paix. A cet endroit vous êtes déjà à une grande hauteur, et vous y êtes arrivés sans rencontrer de grands accidents de terrain, mais par une ascension graduelle et presque imperceptible. Il s'ensuit que le gouvernement n'assume pas un trop grand risque en garantissant des obligations jusqu'à concurrence de \$30,000 par mille pour la section des montagnes. Je ne crois pas, en effet, que le coût de cette section excède ce

chiffre. Admettons que ce coût atteigne \$36,000, ou \$37,000, ou \$40,000 par mille, y compris la section des prairies. A \$40,000 par mille, le gouvernement n'aura qu'à garantir \$30,000 par mille. Cette partie du contrat ne saurait donc nous inspirer aucune crainte, et, comme l'honorable secrétaire d'Etat l'a dit, c'est là une question de peu d'importance. On a dit que le gouvernement avait été forcé d'accepter les amendements qui nous sont proposés aujourd'hui. Le gouvernement s'est trouvé en face de ces deux alternatives : il lui fallait ou accepter ces amendements, ou renoncer entièrement à la construction d'un nouveau transcontinental. Il n'y avait pas d'autre alternative. Je trouve donc que le gouvernement a fait, dans les circonstances, un très-bon marché avec sir Charles Rivers-Wilson, M. Hays et les autres promoteurs, en dépit d'une vive opposition.

L'honorable M. FERGUSON : Quelle est la longueur de la section des montagnes, d'après les calculs de l'honorable sénateur.

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-dièrre) : J'ai déjà donné la distance totale d'Edmonton à Port-Simpson : 1,066 milles. J'ai dit aussi qu'il y avait des prairies d'Edmonton en gagnant le nord-ouest et dont l'étendue est de trois cents milles, ce qui laisse 766 milles à la section des montagnes. J'attire aussi l'attention de l'honorable leader de la gauche sur le fait que, s'il s'élevait jamais quelque contestation sur le point précis où commence la section des montagnes, ou sur le point où la section des prairies se termine, le contrat pourvoit à ce qu'un conseil d'arbitres soit nommé pour décider la question de savoir où se termine la garantie jusqu'à concurrence de \$13,000 par mille et où commence la garantie jusqu'à concurrence de \$30,000 par mille. L'honorable leader de la gauche devrait se rappeler que ce n'est pas la première fois que le gouvernement du Canada a demandé à la Compagnie du Grand Tronc de construire un chemin de fer transcontinental. La chose est maintenant du domaine de l'histoire. Mon honorable ami (le leader de la gauche), doit se rappeler que ses anciens collègues, sir John A. Macdonald, sir Charles Tupper, sir Leonard Tilley, sir Adolphe Caron et lui-même se sont adressés à la Compagnie du Grand Tronc pour l'engager

à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique avant de conclure aucun arrangement avec la compagnie qui a construit ce chemin. Mais l'ancien gouvernement ne fut pas aussi heureux auprès de la Compagnie du Grand Tronc que l'a été le gouvernement actuel, et ses offres ne furent pas acceptées. On peut me rectifier si je me trompe ; mais j'ai été informé que les anciens ministres que je viens de nommer se rendirent à Londres et essayèrent de toutes les manières possibles d'engager la Compagnie du Grand Tronc à faire pour eux ce qu'elle fait, aujourd'hui, pour le gouvernement Laurier. Cela s'est fait, comme je l'ai dit, avant que l'ancien gouvernement eut passé un contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quelques uns se sont montrés surpris de voir revenir devant le parlement ce projet d'un nouveau "Transcontinental", et, hier, lorsque l'honorable leader de la gauche a fait allusion au chemin de fer Canadien du Pacifique, il nous a dit que ce dernier était une entreprise d'une nature différente de celle qui est maintenant proposée. J'admets cette différence ; mais la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est revenue, elle aussi, devant le parlement, et elle y est revenue après avoir reçu vingt-cinq millions de piastres tirées du trésor public ; après avoir reçu, en outre, vingt-cinq millions d'acres de terre ; après avoir reçu 614 milles de chemin de fer déjà construit ; après avoir reçu le bénéfice de tous les arpentages sur toute la ligne, et bien plus encore, après avoir reçu une exemption de droits sur tous les matériaux qu'elle a été obligée d'importer des Etats-Unis ou d'ailleurs pour son propre usage, ou dont elle avait besoin pour construire son chemin. Elle a encore reçu une exemption de taxe foncière, et pardessus tout cela, elle s'est assuré d'un monopole absolu dans toute cette immense région. Elle fut exempte de toute concurrence en matière de transport. Et encore, et encore davantage—bien que vous soyez portés à croire qu'elle avait alors reçu tout ce qu'il y a sur la terre et tout ce qu'elle contient—elle a encore reçu le droit de fixer elle-même ses propres taux de transport dans le Nord-Ouest, ou partout où son chemin pénètre. Le marchand et le colon sont tenus de lui payer le tarif qu'il lui plaît

de le
min,
tout
qu'es
à la
ou du
ve le
port.
débou
prise,
pouvo
fait a
la Co
du Pa
ment
que j
tous
Willia
llam
dema
trente
Macdo
fait p
Canad
"J'ai
sions
réellen
minist
Henry
Tuppe
suffisa
ne pou
avait
possibl
insista
cordée
le gou
l'entrep
sir Fr
valler,
M. Van
de Mor
Franci
route é
nadien
Compa
Pacifiq
dernier
fut ain
fut ain
favoris
revenue
exempl
beauco

de leur imposer, s'ils se servent de son chemin, et s'ils ne veulent pas être privés de tout moyen de transport. D'un autre côté, qu'est-ce que fait le gouvernement actuel à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou du nouveau transcontinental ? Il conserve le contrôle absolu sur le tarif du transport. Si les contribuables sont appelés à déboursier quelques fonds pour cette entreprise, ils auront, du moins, l'avantage de pouvoir contrôler les taux du transport. J'ai fait allusion, il y a un instant, au fait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était revenue devant le parlement après avoir reçue tous les avantages que j'ai énumérés, et nous nous rappelons tous cette fameuse crise qui amena ici M. William Van Horne, maintenant sir William Van Horne. Ce dernier vint à Ottawa demander au gouvernement un emprunt de trente millions de piastres. Sir John A. Macdonald, se rappelant tout ce qu'il avait fait pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, hésita et répondit: "J'ai été si loin dans la voie des concessions faites à cette compagnie que je n'ose réellement pas faire un pas de plus". Le ministre des Chemins de fer, l'honorable Henry Pope, refusa toute aide. Sir Charles Tupper en fit autant. Sir Charles Tupper était d'avis que la compagnie avait été suffisamment aidée; que le gouvernement ne pouvait lui donner rien de plus. qu'il avait fait pour elle tout ce qu'il lui était possible de faire. Mais sir Francis Smith insista pour qu'une nouvelle aide fut accordée à la compagnie, vu que, suivant lui, le gouvernement ne pouvait laisser tomber l'entreprise dont il était question. Lorsque sir Francis Smith reçut son titre de chevalier, une lettre portant la signature de M. Van Horne et publiée dans un journal de Montréal, déclara alors au public que sir Francis Smith avait sauvé de la banqueroute dans cette crise le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le prêt fait alors à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été remboursé depuis jusqu'au dernier dollar; mais cette vaste entreprise fut ainsi sauvée. Ce n'est pas la première fois favorisée que le Grand-Tronc-Pacifique, est revenue devant le parlement. Prenez, par exemple, l' "Algoma Central". On a fait beaucoup de fracas au sujet d'un prêt de

\$2,000,000 qui lui a été fait par le gouvernement d'Ontario, bien que je sois convaincu que les garanties offertes par cette compagnie sont bonnes et que ce prêt sera remboursé entièrement à échéance. L'honorable leader de la gauche nous a parlé de transport. Il nous a dit, entre autres choses, que le nouveau "Transcontinental" ne transporterait pas de grain surtout pendant la saison de l'été. Cette question de transport est d'une si grande importance que les membres de cette Chambre qui s'intéressent particulièrement aux questions d'intérêt public, voudront bien m'accorder quelques instants pour la discuter. Ce n'est pas un sujet compliqué comme plusieurs se l'imaginent. Il n'exige qu'un peu de réflexion, d'attention et d'études pour nous mettre en état de l'expliquer. Je ne prétends pas qu'une communication par voie ferrée ininterrompue avec l'ouest puisse faire concurrence avec succès à la route par eau. Chacun sait que le transport par eau est plus économique que par chemin de fer. Ce fait est devenu un axiôme. Le coût du transport de long parcours par eau, disons à travers l'Atlantique, est d'un dixième moindre que le coût d'un transport sur un parcours de même longueur par voie ferrée. Si le transport se fait sur nos eaux intérieures, son coût est d'un sixième moindre que par chemin de fer. Ce calcul est fait à partir du moment où une cargaison est emmagasinée dans la coque d'un navire; mais il y a d'autres considérations. Il ne s'agit pas présentement d'une question de route ininterrompue par eau. Loin de là. Prenons Brandon comme point de départ. Nous avons, dans ce cas, une traction par locomotives de 550 milles, environ jusqu'à Port-Arthur. Il faut ensuite décharger le blé des wagons et l'emmagasiner dans un élévateur. Vous êtes obligés de payer pour l'emmagasinage. Il vous faut attendre jusqu'à l'arrivée du vaisseau. Ce vaisseau doit être ensuite chargé. Il est ensuite expédié à travers le lac jusqu'à Depot-Harbour, ou Port-Colborne. Il y a là un nouveau transbordement. Vous êtes forcés de vous servir des canaux qui n'admettent que des vaisseaux tirant 14 pieds d'eau, ou il vous faut aller à Depot-Harbour et expédier de là votre grain par le chemin de fer "Canada Atlantique" qui le transporte jusqu'au Côteau. Puis le

grain est transbordé à cet endroit dans des barges qui le conduisent à Montréal ; ou bien il est expédié par le "Canadian Northern", qui lui fait faire le tour par Hawkesbury et Grand'Mère et de là jusqu'à Québec. Tous ces transbordements coûtent de l'argent et occasionnent des retards. C'est durant l'été, seulement, que le trajet que je viens de décrire peut être effectué, et vous n'avez pour transporter la récolte du Manitoba qu'un mois, ou six semaines à votre disposition. Vous pouvez commencer l'expédition du grain vers le 15 octobre et vous ne pouvez pas la continuer après la fin de novembre, soit une période de six semaines. Puis la navigation est close. Si, ensuite, le blé qui reste est gardé en dépôt jusqu'au printemps suivant, combien cela vous coûte-t-il par minot ? Cela coûte un centin le boisseau par mois. Si le blé est ainsi gardé pendant une période de six ou sept mois, cela coûte six ou sept centins par boisseau. Puis, vous avez besoin d'élevateurs, pour y emmagasiner le blé, et ces élevateurs pour emmagasiner une aussi grande quantité de grain, coûteront au moins vingt millions. L'intérêt sur cet immense placement doit être payé par quelqu'un. Je crois devoir attirer l'attention de la Chambre sur le fait que le transport par voie ferrée ne se fait plus dans les mêmes conditions qu'autrefois. Un immense changement s'est produit. L'économie résultant du transport dépend entièrement de la nature des rampes. Sur un chemin d'un niveau à peu près égal nous savons qu'une locomotive peut traîner un convoi extrêmement lourd. De fait, supposé que vous ayez une rampe de trois-dixièmes d'un pour cent, ou de quatre pouces par cent pieds, ou de seize ou dix-sept pieds par mille, une locomotive exécutera une quantité de travail deux fois plus grande, ou pourra traîner un train deux fois plus lourd sur un chemin de cette nature que sur une voie à rampe d'un pour cent, ou de cinquante-deux pieds par mille. Les calculs démontrent qu'il est inutile d'avoir un chemin à rampe de moins de trois-dixièmes d'un pour cent, ou de quatre pouces par cent pieds, ou de 16 ou 17 pieds par mille, parce que l'énergie nécessaire requise pour mettre en mouvement un train sur un chemin à niveau est suffisante pour la traction d'un convoi le long d'une rampe de quatre pouces par cent

pieds. Conséquemment, si le chemin de fer Canadien du Pacifique peut transporter le grain à vingt centins par minot, une voie ferrée plus moderne, ou plus perfectionnée, pourra accomplir le même transport moyennant dix centins. Mon intention n'est pas de déprécier la valeur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais nous devons noter que ce chemin n'est plus un chemin moderne. Son tracé a été mal choisi. Si des ingénieurs eussent été envoyés pour trouver à ce chemin un tracé désavantageux, je ne crains pas d'affirmer qu'ils n'auraient pu en trouver un plus mauvais que celui qui a été choisi. A partir d'Ottawa jusqu'à Mattawa, puis de ce dernier point jusqu'à Sudbury et de Sudbury jusqu'à Port-Arthur, combien de milles pouvez-vous trouver le long de la ligne, qui soient aujourd'hui en culture, ou habités ? A partir de Sudbury jusqu'au Sault Sainte-Marie, combien de milles de bonne terre trouvez-vous ? Combien de colons rencontrez-vous à travers cette région ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique traverse cette région depuis une vingtaine d'années, et, cependant, vous n'y rencontrez aucun colon. La principale raison pour laquelle la ligne fut tracée où elle est maintenant, c'est parce qu'alors, on suivait cette politique d'utiliser les cours d'eau. L'on voulait se servir du lac Huron et de la baie Georgienne pour atteindre Port-Arthur. C'est ce qui fit commencer la construction du chemin à partir de Winnipeg jusqu'à Port-Arthur. Il y a dans cette section une étendue de 110 milles, qui est une contrée assez bonne et à travers laquelle il était assez aisée de construire un chemin de fer ; mais de là jusqu'à Port-Arthur, il a fallu traverser une chaîne de montagnes et pénétrer dans une région très-pauvre, qui n'est pas encore habitée, bien qu'elle soit traversée par le chemin de fer depuis vingt-cinq ans. Au lieu d'abandonner cette ligne, on l'a continuée à partir de Port-Arthur, en longeant le lac Supérieur, et en traversant une contrée où il était très difficile de construire une voie ferrée. Or, lorsque les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique nous disent qu'elles ne peuvent transporter tout le grain par leur réseau de chemins de fer, ceux qui connaissent quelque peu la question du transport ne sont aucunement surpris de cette impuissance. Mais si la Com-

pagi
citiq
ou l
rée
Tro
grah
aujo
d'eal
pour
tuez
bec.
train
que
ce q
cour
rait
Quél
calcu
de c
mais
D'ho
dit :
catio
aussi
fut,
les p
dit :
les ri
moye
port"
quel
cion.
Il pré
no
L'auti
siégea
présid
ing C
rables
té dex
tions
sieurs
seul
jourd'
modée
réseau
débou
ditions
sont t
contra
Je co
Meigh
moins
Tarte.
Meigh

pagne du chemin de fer Canadien du Pacifique avait une voie ferrée plus parfaite, ou plus moderne, c'est-à-dire, une voie ferrée ayant les mêmes rampes que le Grand-Tronc-Pacifique, elle pourrait transporter le grain pour la moitié du prix qu'elle charge, aujourd'hui, et faire concurrence à la route d'eau. D'un autre côté, prenez le prix payé pour un train, en supposant que vous partiez de Brandon pour vous rendre à Québec. Chacun sait que le prix moyen d'un train est de 95 centins par mille. Supposé que ce prix soit de \$1.50 par train-mille, ce qui est un chiffre excessif pour un parcours de 1,600 milles, un train transporterait 60,000 boisseaux de blé de Brandon à Québec pour \$2,400. Chacun peut faire le calcul, et juger par lui-même. La modicité de ce prix est réellement extraordinaire, mais chacun peut en vérifier l'exactitude. D'honorables membres de la gauche ont dit : "Améliorez vos voies de communication par eau". C'est ce que, nous dit aussi un homme politique bien connu, qui fut, pendant longtemps, l'un des membres les plus éminents du gouvernement. Il nous dit : "Améliorez les voies d'eau ; améliorez les rivières et les canaux, c'est le meilleur moyen de résoudre la question du transport". La Chambre comprend très bien à quel ex-ministre je fais présentement allusion. Je parle de l'honorable J. Israël Tarte. Il préconise cette politique en opposition à un nouveau chemin de fer transcontinental. L'autre jour, la commission des transports siégeait à Montréal, et M. Robert Meighen, président de la "Lake of the Woods Milling Company"—un excellent ami des honorables messieurs de la gauche—s'est présentée devant elle. Qu'a-t-il répondu aux questions qu'on lui a posées ? Il a dit : "Messieurs, vous ne devriez pas dépenser un seul centin sur les canaux qui sont, aujourd'hui, des voies de communication démodées. Si vous décidez d'améliorer votre réseau de canaux, pour ne pas perdre vos déboursés, il vous faudrait changer les conditions climatiques du pays. Les canaux sont une chose du passé. Développez, au contraire, votre réseau de voies ferrées". Je considère que l'opinion de Robert Meighen, sur ce point, comme ayant au moins autant de valeur que celle de M. Tarte. Je ne dis pas, cependant, que M. Meighen approuve le projet de construire

un nouveau chemin de fer national transcontinental. Il ne saurait approuver ce projet parce que c'est un trop bon conservateur pour admettre que quelque chose de bon puisse être fait par le parti qui gouverne actuellement. Mais telles sont deux opinions différentes sur cette importante question des transports. Quant aux rampes de quatre pouces par cent pieds dont j'ai parlé, d'honorables sénateurs me diront peut-être : "La chose n'est pas possible. Aucun chemin de fer ne peut être construit avec des rampes de ce genre. Vous ne pouvez nous citer un seul chemin en Canada, qui ait de telles rampes". Si les honorables membres de cette Chambre veulent s'enquérir des faits, ils constateront que la Compagnie du Grand Tronc du Canada a tellement abaissé et amoindri ses rampes que, sur son réseau entre Toronto et Montréal, pas une de ces rampes n'a plus que quatre pouces par 100 pieds, ou dix-sept pieds par mille en venant vers l'est. En partant de Toronto et en gagnant vers York, à l'est de Toronto, il y a une rampe plus raide que quatre pouces par cent pieds ; mais les lourds convois sont formés à York, après que le chemin s'est élevé au-dessus du niveau du lac Ontario.

L'honorable M. FERGUSON : Ce chemin a-t-il toujours été dans cette condition depuis qu'il est construit, ou n'est-ce que récemment qu'il a atteint ce degré de perfection ?

L'honorable M. CASGRAIN : La Compagnie du Grand Tronc a amélioré ses rampes comme je viens de le dire, et si quelqu'un de cette Chambre fait le voyage de Toronto pendant le jour, il verra, de Trenton à Toronto—soit une distance d'un peu plus de 100 milles—des trains disparaître au-dessous de l'horizon. Il ne les perdra pas de vue jusqu'à ce qu'ils soient hors de la portée de ses yeux, comme un navire en mer.

L'honorable M. PERLEY : Le train s'est littéralement rompu lorsque je me suis trouvé l'un de ses passagers.

L'honorable M. CASGRAIN : Les honorables membres de cette Chambre peuvent voir en voyageant sur le Grand Tronc ce qu'est un chemin de fer moderne. A certains endroits l'enprise est de 500 pieds

de largeur. La compagnie a percé des montagnes et comblé les vallées. Prenez le village de Trenton. Le "Central Ontario Railway" passe à cet endroit par dessous la voie ferrée du Grand Tronc, et le "Central Ontario" est à quelques 20, ou 25 pieds plus bas que le niveau actuel du Grand Tronc qui vient de l'ouest en passant à cette hauteur. La Compagnie du Grand Tronc a rempli plus d'un mille et demi de vallée; elle a percé la montagne située à l'est de Trenton, et là où elle avait des rampes raides, elle a maintenant un chemin de niveau et à double voie. Or, d'après le contrat qui est maintenant devant nous, nous aurons un chemin semblable au Grand Tronc entre Montréal et Toronto.

L'honorable M. FERGUSON : Combien coûtera-t-il par mille ?

L'honorable M. CASGRAIN : Je suis heureux que mon honorable ami me pose cette question, vu que j'oubliais d'en parler. Grâce aux facilités que nous possédons maintenant pour construire des chemins de fer; grâce aux escavateurs à vapeur, vous ne voyez plus, si ce n'est dans les endroits marécageux, de terrassiers emplir des brouettes avec des pelles, puis, conduire ces brouettes sur une planche et les décharger pour faire les remblais. Vous voyez, peut-être, encore quelques grattoirs trainés par deux chevaux; mais tous les grands déblais sont faits par des escavateurs desservis par des convois. La terre est enlevée par ces engins moyennant dix ou quinze centins par verge cube. Le même travail coûtait autrefois 25 ou 30 centins par verge et quelquefois davantage. Ce qui importe le plus n'est pas de connaître la quantité de terre qu'il faut enlever, ou ce que coûtera la construction du chemin; mais c'est de savoir comment l'exploiter avec économie au moyen de puissantes locomotives. Quant à l'enlèvement de la terre, ou aux excavations, le coût peu élevé de cette opération est tout simplement merveilleux. On peut encore estimer le coût du transport du blé de Brandon à Québec par d'autres chiffres. En estimant à \$1.25 par mille pour chaque train, puis en ajoutant le tiers de ce chiffre pour le renvoi des wagons vides; en ajoutant encore deux ou trois centins comme représentant le profit à réaliser par le chemin de fer, le coût du transport se-

rait moins de huit centins et demi par boisseau, de Brandon à Québec. L'été dernier, le coût du transport par eau et par voie ferrée, de Brandon à Québec, fut de quinze centins et demi par boisseau. Après la réduction de ce tarif, le coût était encore de dix centins par boisseau. Je suis bien prêt à admettre que, si vous étiez disposés à creuser le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à une profondeur de vingt pieds, alors cet approfondissement rendrait la route par eau plus économique que la route de terre; mais le coût de cet approfondissement doublerait la dette publique, et vous seriez encore obligés, malgré cela, d'emmagasiner votre blé, durant l'hiver. Or, si nous avions 100,000,000 de boisseaux de blé emmagasinés, durant six mois, de l'année, à un centin par boisseau par mois, cet emmagasinage coûterait \$6,000,000, ce qui serait un bon rendement pour le chemin de fer. Si la Chambre veut me le permettre, j'attirerai son attention sur le discours que prononça, l'année dernière, M. Charlton, dans la Chambre des communes, sur le sujet que je traite présentement. J'ai lu attentivement ce discours, l'année dernière, et je le crus grandement exagéré. Je croyais réellement qu'il n'était pas possible de construire un chemin de fer avec des rampes comme celles dont j'ai parlé, et pouvant transporter le grain, ou tout autre produit à des taux si minimes. Mais je me suis renseigné davantage depuis la dernière session. J'ai même, depuis une dizaine de jours, relu le discours de M. Charlton, et je dois dire que je l'ai trouvé généralement exact. Cela fait ressortir davantage l'attention avec laquelle cet homme politique distingué a étudié cette question des transports, puisque, il y a douze mois, il a pu faire sur cette question un discours qui lui fait encore honneur, ainsi qu'au parti auquel il appartient.

On a débité bien des choses sur ce projet d'un nouveau "Transcontinental", et l'on a beaucoup parlé de la longueur qu'aura la section s'étendant de Winnipeg à Québec. L'autre jour, l'honorable secrétaire d'Etat a été interrompu pendant qu'il nous disait que le parcours de Winnipeg à North-Bay avait réellement une longueur de 1,043 milles. La Compagnie du Grand Tronc a fait, elle-même, arpenter ce parcours, et

fait fa
pes a

L'ho
tion de
cipale

L'ho
dière) :
fique I
partir
de là
Pacifiq
qu'il vs
mais c
Winnip
contre
gement
longueu
ainsi.
Québec
tandis c
Bay esi
différen

L'ho
Chamb
estimé
à 1,475

L'ho
grette
avec soi

L'hono
lui-même
de ment

L'hono
dû me
passe pa
séquence
Québec ?
North-Ba
227 mill
soit une
réa! à L
milles. T
ment un
diff'rence
North-Ba
soit seul
nez la ro
Pacifique,
Tronc à
la route
sera ainsi
est fait e

fait faire un relevé du niveau et des rampes avec des instruments de précision.

L'honorable M. FERGUSON : Cette section devait-elle faire partie de la ligne principale transcontinentale ?

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-dièrre) : La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique proposait de construire une ligne à partir de North-Bay jusqu'à Winnipeg et de là en gagnant l'ouest jusqu'à l'océan Pacifique. Mais le gouvernement a cru qu'il valait mieux ne pas aller à North-Bay; mais construire la ligne directement de Winnipeg à Québec. L'objection soulevée contre cette proposition, c'est que ce prolongement augmentera considérablement la longueur de la ligne; mais il n'en est pas ainsi. La nouvelle route de Winnipeg à Québec aura une longueur de 1,400 milles, tandis que la distance de Winnipeg à North-Bay est de 1,043 milles, ce qui laisse une différence de 357 milles seulement.

L'honorable M. WOOD : Dans l'autre Chambre, les partisans du présent bill ont estimé la distance de Winnipeg à Québec à 1,475 milles.

L'honorable M. CASGRAIN : Je le regrette pour eux. J'ai mesuré, moi-même, avec soin cette distance sur la carte.

L'honorable M. WOOD : C'est le ministre, lui-même, qui a donné le chiffre que je viens de mentionner.

L'honorable M. CASGRAIN : Ils auraient dû me consulter. Supposé que le chemin passe par North-Bay, quelle serait la conséquence, s'il est continué de là jusqu'à Québec ? Il faudrait d'abord l'étendre de North-Bay à Toronto, soit une distance de 227 milles; puis de Toronto à Montréal, soit une distance de 333 milles, et de Montréal à Lévis, soit une autre distance de 180 milles. Toutes ces distances réunies forment un total de 1,783 milles, bien que la différence entre la route de Winnipeg à North-Bay et celle de Winnipeg à Québec soit seulement de 357 milles. Si vous prenez la route du chemin de fer Canadien du Pacifique, la distance, en laissant le Grand Tronc à North-Bay, sera de 1,596 milles, et la route du nouveau "Transcontinental" sera ainsi abrégée de 196 milles. Ce calcul est fait en allouant 10 pour cent pour les

déviations, la ligne à partir du lac Abitibi jusqu'à Québec n'étant pas encore tracée. Si vous mesurez la ligne sur la carte, à vol d'oiseau, entre Québec et Winnipeg, vous trouverez que sa longueur excède guère 1,200 milles; mais en allouant 10 pour cent pour les déviations, vous arrivez à près de 1,400 milles. Je consacre particulièrement mon attention à la partie de la ligne, qui intéresse les contribuables—c'est-à-dire au chemin à partir de Winnipeg jusqu'à Moncton—parce que, à partir de Winnipeg en gagnant l'ouest, le gouvernement garantit simplement une partie du coût de la construction, et avant que le gouvernement soit obligé, en conséquence de cette garantie, de faire, lui-même, les déboursés, ou de payer les frais de la construction, la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et l'ancienne Compagnie du Grand Tronc, elle-même, qui possède un capital de \$187,000,000, devront devenir insolvables. Il n'y a donc aucune raison de craindre que le gouvernement ne soit jamais appelé à payer, lui-même, le coût de la construction des sections de l'Ouest. La section de l'Est commencera à Winnipeg et passera par le lac Seul. De là, elle se dirigera au nord du lac Nipigon. De là, en gagnant l'Est, elle passera au nord du lac Abitibi. De là elle gagnera les sources de la rivière Saint-Maurice. Puis elle se dirigera vers le sud par la vallée de la rivière Saint-Maurice jusqu'à Grand'Mère et ensuite jusqu'à Québec. Il y a une raison qui nécessite cette déflexion vers le sud à partir des sources de la rivière Saint-Maurice. Cette raison, c'est qu'à cet endroit, la ligne traversera la chaîne des Laurentides. A partir des sources de la rivière Saint-Maurice jusqu'à l'autre extrémité de cet immense plateau, vous constatez que le niveau du pays varie très-peu. Winnipeg est à 800 pieds au-dessus du niveau de la mer, et les sources du Saint-Maurice sont également de 800 à 900 pieds au-dessus de ce dernier niveau, et il n'y a pas de chaîne de montagnes à traverser. Le point le plus élevé est le lac Seul. Ses eaux sont à 1,140 pieds au-dessus du niveau de la mer. En allouant 30 pieds pour la hauteur des rives de ce lac, à l'endroit même où passera le chemin de fer, vous avez une élévation de 1,200 pieds, et comme la distance du lac Seul à Winnipeg est d'environ 400 milles, cela donne une rampe

moyenne d'environ un pied par mille. De là en gagnant l'est, sur un parcours de 800 milles, vous descendez un autre plan incliné, soit six pouces par mille. Il s'ensuit donc qu'il n'y a pas de région plus favorable à la construction d'un chemin de fer. En effet, la ligne traverse le bassin de la baie d'Hudson et de la baie James, bassin couvert d'une riche couche d'alluvion et une région presque plane. Les rapports que les arpenteurs envoyés à travers toute l'étendue de cette région expriment tous ce que je viens de dire. Le gouvernement d'Ontario a déjà fait arpenter dans cette région, 200 milles immédiatement à l'ouest du lac Abitibi. Il a fait tracer une ligne est et ouest et relever le niveau sur plusieurs points. Le terrain est légèrement ondulé; mais le niveau est à peu près le même sur tout le parcours. Il sera donc des plus faciles de construire une voie ferrée dans ces conditions. Un député (M. Haggart), membre de l'autre Chambre, nous a dit qu'il faudra consacrer deux années et demie à faire les explorations et arpentages requis. Mais une période presque aussi longue a déjà été consacrée depuis à ce travail, et des partis d'ingénieurs ont fait des études techniques sur la région à partir de North-Bay jusqu'à un point situé à dix-sept milles en deça de Winnipeg, et en ont fait des plans et profils. Naturellement, la compagnie n'est pas disposée à fixer trop hâtivement sa ligne dans les endroits habités, où la population est dense comme dans les environs de Winnipeg et dans cette cité même, ne voulant pas se faire écorcher dans les expropriations qu'elle sera obligé de faire. Elle n'est pas disposée à révéler le point d'arrivée et de sortie à Winnipeg. Elle veut attendre jusqu'au dernier moment pour le faire. Dans le désert, la ligne peut être tracée immédiatement; mais dans les districts où il y a déjà beaucoup d'habitants, il vaut mieux ne pas déterminer le tracé avant que la compagnie soit prête à commencer les travaux de construction. J'ai vu les plans des explorations faites à l'est de Winnipeg, et chacun des membres de cette Chambre peut les voir, lui-même, s'il le désire. Je suis allé dans les bureaux du Grand Tronc à Montréal et les fonctionnaires de ces bureaux m'ont permis d'examiner ces plans. J'ai vu les plans préparés pour 248 milles de la ligne située à l'est de

Winnipeg. A l'endroit qui sépare le Manitoba de l'Ontario, la ligne rencontre la partie la plus difficile de toute la route. Les travaux de construction à cet endroit seront très-durs; mais les rampes, à cet endroit même, ne seront pas autres que celles que j'ai déjà mentionnées. On a mis sous mes yeux les plans et profils dressés à la même échelle que ceux qui seront déposés dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, soit une échelle de 400 pieds au pouce. Les plans horizontaux donnent la délimitation du sol et indiquent les diverses élévations sur tout l'itinéraire. Les profils indiquent aussi les quantités de travaux à exécuter sur chaque section—c'est-à-dire, la quantité de roc à miner, la quantité de terre à enlever ou à rapporter, etc., ainsi que l'estimation du coût de l'ouvrage. Ces plans m'ont été montrés par l'ingénieur en chef du Grand Tronc, M. Stephens, avec l'autorisation de M. Hays, lui-même, et j'ai consacré deux jours à les étudier.

L'honorable M. MACKEN : Les plans que vous avez vus sont-ils le résultat d'explorations récentes ?

L'honorable M. CASGRAIN : Ils sont de date très-récente, et les bureaux du Grand Tronc en reçoivent tous les jours. Puis, des études spéciales avec des instruments de précision ont été faites également à l'ouest, à partir de Winnipeg jusqu'à Edmonton; puis à travers les montagnes rocheuses par le défilé de la rivière au Pin (Pine River Pass) et aussi par la vallée de la rivière la Paix (Peace River Pass). Par ce dernier passage la distance d'Edmonton à Port-Simpson est de 1,066 milles. Par le passage de la rivière au Pin la route est un peu plus courte, mais les rampes sont bien meilleures par la rivière la Paix. On fait peu d'objection relativement à la construction du chemin à partir d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique; mais on jette de hauts cris du moment qu'il s'agit de faire passer ce même "Transcontinental" à travers l'Ontario, la province de Québec et les provinces maritimes.

Plusieurs paraissent croire que la partie orientale du Canada peut se passer de chemins de fer, et personne ne se plaint lorsqu'on propose la construction de milliers de milles de chemins de fer dans le Nord-Ouest et les montagnes rocheuses où

il n'y a
bes e
gagna
pes sur
26 pied
où la p
pieds p
nadien
endroit
et le c
voies d
contre
sera re
tal. Je
teur de
coute
connaît
qu'une
à ramp
nadien
et celle
Tronc-
douces
cendant
de gor
laire,
aussi f
de la li
lée de l
bes aya
saires.
sant or
degré,
endroits
seront
que le
plus qu
partie d

L'hon
que vie
teurs s
rapport
sés dan
et Car
chiffres
ployés
ques de

L'hon
pliqué
dans le
réal, av
M. Wa
plans p
guie du

il n'y a encore aucun habitant. Les courbes et les rampes à partir d'Edmonton en gagnant l'ouest sont très-douces—les rampes sur le versant oriental n'étant que de 26 pieds par mille, si ce n'est au sommet où la pente est de 1¼ pour cent, ou de 66 pieds par mille. Sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, la pente, à certains endroits, atteint jusqu'à 200 pieds par mille, et le chemin, à ces endroits, est muni de voies d'évitement, pour protéger les trains contre les accidents. Rien de la sorte ne sera requis sur le nouveau transcontinental. Je m'aperçois que l'honorable sénateur de Sarnia (l'honorable M. Vidal) m'écoute attentivement et j'en suis fier. Il connaît la différence qu'il y a entre la charge qu'une locomotive peut tirer sur un chemin à rampes comme celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont je viens de parler, et celle qu'elle pourra tirer sur le Grand-Tronc-Pacifique, avec des rampes aussi douces que celles dont j'ai parlé. En descendant la rivière Skeena qui est une espèce de gorge profonde aux parois perpendiculaires, les rampes ne seront pas tout-à-fait aussi favorables que sur les autres parties de la ligne à travers les rocheuses. La vallée de la rivière est très-étroite et des cottes ayant jusqu'à six degrés, seront nécessaires. Les courbes ordinaires sur le versant oriental des rocheuses seront de cinq degrés, et de quatre degrés dans quelques endroits. A l'est de Winnipeg les courbes seront très-faibles, la région étant si unie que le maximum des courbes n'aura pas plus que deux degrés sur la plus grande partie du parcours.

L'honorable M. BOLDUC : Les chiffres que vient de nous donner l'honorable sénateur sont-ils officiels ? Sont-ils tirés des rapports faits par les ingénieurs et déposés dans le ministère des Chemins de fer et Canaux ; ou sont-ce simplement des chiffres fournis par quelques ingénieurs employés aux explorations et études techniques dont il nous a parlé ?

L'honorable M. CASGRAIN : J'ai déjà expliqué que je les avais obtenus, moi-même, dans les bureaux du Grand Tronc, à Montréal, avec l'autorisation de M. Hays et de M. Wainwright. Ils se trouvent sur les plans préparés pour l'usage de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et qui pour-

ront servir de base aux contrats qui seront adjugés pour la construction. Les quantités sont indiquées sur ces plans.

L'honorable M. FERGUSON : Ces plans sont-ils déposés dans le ministère des Chemins de fer ici ?

L'honorable M. CASGRAIN : Pas encore, vu que le bill n'est pas encore adopté.

L'honorable M. SULLIVAN : Quand ont-ils été faits ?

L'honorable M. CASGRAIN : Tout récemment, et quelques autres sont encore en voie de préparation. Par exemple, si vous prenez la ligne située au nord du lac Nipigon, elle décrit une courbe où elle a été tracée et elle passe à 30 et 40 milles au nord de ce lac. Constatant que le niveau aux deux extrémités de cette longue courbe est à peu près le même, les ingénieurs ont décidé d'abrégier la distance. Aucune raison n'oblige de suivre la vallée de la rivière et les ingénieurs font actuellement passer la ligne de manière à former comme une corde à l'arc. Par ce moyen ils abrègent de 30 milles la distance à parcourir sur ce point et mettent la ligne en contact avec la vaste nappe d'eau du lac Nipigon.

L'honorable sénateur de Hastings n'a aucune confiance dans les ressources de cette partie du pays, bien qu'il nous ait dit qu'il avait cueilli des roses à un endroit situé à environ 1,000 milles plus au nord. Je ne puis croire que le Grand Architecte de l'univers ait pu créer inutilement cette immense étendue de pays. Nous devons nous rappeler que, jusqu'à tout récemment, cette contrée a été pour nous comme un livre fermé. On en a parlé depuis une couple d'années bien plus que pendant les cinquante années précédentes. On a réussi à tourner les yeux du public canadien vers cette région hyperboréale. Des renseignements ont été recueillis. Les seuls moyens d'accès à cette région, dont on ait disposé jusqu'à présent ont été des canots d'écorce durant l'été, et des traîneaux tirés par des chiens pendant l'hiver, et le parti conservateur a encore aujourd'hui des doutes sur la question de savoir si nous devons continuer à dépendre de ces moyens primitifs pour atteindre et ouvrir cette région à la colonisation. D'après les rapports d'ingénieurs et d'explorateurs, il est évident qu'une gran-

de partie de cette région est propre à l'agriculture. J'ajouterai qu'elle contient probablement une plus grande proportion de terrains propres à la culture que dans la région avoisinant immédiatement la cité d'Ottawa. Les rapports préparés par la Compagnie du "Trans-Canada" indiquent que cette région contient une grande étendue de bonne terre arable—je vois sourire l'honorable sénateur de Marsfield.

L'honorable M. FERGUSON: Je souris parceque l'honorable sénateur nous parle d'une région située à des centaines de milles de la zone qu'il nous décrit présentement.

L'honorable M. CASGRAIN: Le chemin de fer "Trans-Canada" devait passer au sud de la baie James et à une faible distance au nord du lac Nipigon. Nous connaissons tous l'immense rapidité avec laquelle se peuple le Nord-Ouest. Si la population de cette partie du pays continue de s'accroître à l'avenir comme elle l'a fait depuis quelque temps, le centre d'influence du Canada sera déplacé. Les plus anciennes provinces, dans l'est, cesseront d'exercer leur prépondérance actuelle, et ce seront les Territoires du Nord-Ouest qui posséderont le pouvoir dominant. Mais, cette éventualité peut être détournée si les provinces de l'est se remuent. Il est temps que nous ouvrions à la colonisation la zone septentrionale de ces provinces. Or, avec la construction du nouveau "Transcontinental", je crois que les colons afflueront autant dans cette partie orientale du Canada que dans le Nord-Ouest. Le Nord-Ouest canadien, comme je l'ai dit, possède déjà quelques 5,000 milles de chemin de fer. Pourquoi donc refuserait-on à la section orientale du Canada une couple de mille milles de voie ferrée construite avec l'aide du gouvernement? Pourquoi le gouvernement hésiterait-il à construire, lui-même, cette partie du nouveau "Transcontinental", qui s'étend de Winnipeg à Moncton? Cette section de chemin est louée d'avance par le gouvernement pour une période de cinquante ans. Se trouverait-il parmi nous un seul sénateur qui hésiterait à construire une maison, un magasin, un entrepôt, un élévateur, ou toute autre bâtisse, s'il était sûr de trouver immédiatement un locataire pour une période de cinquante ans? Le

gouvernement est assuré qu'il tirera 3 pour cent d'intérêt sur le capital qu'il placera dans cette entreprise. L'ouverture du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest à la colonisation a eu pour effet de déprécier la valeur des fermes d'Ontario et de la province de Québec. La province du Manitoba a été en grande partie ouverte à la colonisation avec les deniers d'Ontario et de la province de Québec, et l'effet a été de diminuer la valeur de la propriété foncière dans ces deux dernières provinces. Pourquoi, pendant que le pays est prospère, ne ferions nous pas quelque chose pour ouvrir à la colonisation la région septentrionale de ces deux provinces? Les gouvernements provinciaux se sont adressés au gouvernement fédéral pour obtenir une augmentation des subventions fédérales annuelles aux provinces, et je vois sur le bulletin de l'ordre du jour de cette Chambre un avis à ce sujet donné par l'honorable sénateur de Mille-Iles (l'honorable M. David). L'ouverture à la colonisation de la région septentrionale d'Ontario et de Québec aura pour effet d'enrichir ces provinces. Supposé qu'il n'y ait que deux cantons de profondeur sur chaque côté de la voie ferrée, cela donnera vingt-quatre sections d'un mille carré chacune pour chaque mille de chemin de fer, ou 15,000 acres de terre par mille le long d'un chemin de fer de première classe. Vous ne pouvez obtenir des terres ainsi situées pour moins de \$3 de l'acre. Estimez le prix minimum à \$2 l'acre pour de bonnes terres, vous faites entrer ainsi \$30,000 par mille dans le trésor des provinces possédant ces terres, et vous avez là une solution de cette question épineuse de l'augmentation des revenus provinciaux. Les provinces pourront percevoir ainsi les deniers dont elles ont besoin pour le développement de l'éducation et l'exécution d'autres améliorations d'intérêt public. C'est aussi le moyen de maintenir le principal centre d'influence dans les provinces où nous de l'est, du moins, désirons qu'il soit maintenu. Mais on nous objecte que cette région septentrionale est dépourvue de ressources, et qu'elle n'est pas richement boisée. Je mentionnerai quelques faits relatifs aux forêts que la nouvelle voie ferrée traversera. D'abord, nous savons tous que c'est par excellence la région du bois à pulpe, et cette pulpe fera autant pour On-

tario et
par le
Canada.
plie de
ses for
venir le
entier, v
revenu.
dont no
tion du
gion—c'
dormant
une gra
aux ou
ment né
explosif
trée, ell
sera ain
même.
restière
l'orme b
titude 5
de mille
ferrée d
outre le
aussi él
noir jus
pin noir
du boule
des can
naire en
dix pou
rouge et
mâts de
blanche
Cette ép
Angleter
aussi élé
ces esse
tude 62,
tracé me
Vous t
épinettes
de terre,
vent vou
seul suff
chemin v
à un syn
se hâter
chemin d
sa propr
du Cana
syndicat
Je ne fa
décrire la

tario et pour Québec que ce qui a été fait par le pin dans ses plus beaux jours en Canada. La région en question est remplie de bois à pulpe. Or, avec nos immenses forces hydrauliques nous pourrions devenir les fabricants de papier du monde entier, et ce sera là une grande source de revenu. Une grande partie des matériaux dont nous aurons besoin pour la construction du chemin sera trouvée dans cette région—c'est-à-dire, des matériaux tels que dormants, bois pour chevalets, et peut-être une grande partie des matériaux destinés aux ouvrages permanents. Il sera seulement nécessaire d'importer des rails et des explosifs. Le reste sera trouvé dans la contrée, elle-même. Une grande partie du coût sera ainsi payée par cette contrée, elle-même. Pour ce qui regarde la richesse forestière de cette région, vous y trouverez l'orme blanc et le pin blanc jusqu'à la latitude 52, ce qui est au delà d'une centaine de milles plus au nord que la nouvelle voie ferrée en question. Vous y trouvez en outre le pin rouge jusqu'à une distance aussi éloignée vers le nord; puis du frêne noir jusqu'à la latitude 53; du cèdre et du pin noir jusqu'à la latitude 60; du sapin, du bouleau dont l'écorce sert à la confection, des canots des indiens; du peuplier ordinaire en énormes quantités et ayant jusqu'à dix pouces de diamètre. puis, de l'épinette rouge et noire, excellente pour des espars et mâts de petits bateaux; puis de l'épinette blanche—la grande rivale de notre pin. Cette épinette est en grande demande en Angleterre et se vend à un prix presque aussi élevé que le pin. Vous trouvez toutes ces essences en abondance jusqu'à la latitude 62, ou jusqu'à 700 milles au nord du tracé moyen de la nouvelle voie ferrée.

Vous trouverez parfois au lac Carry des épinettes blanches qui ont, à deux pieds de terre, 29 pouces de diamètre et très souvent vous en voyez qui en ont 18. Le bois seul suffirait pour payer la construction du chemin de fer si cette région était donnée à un syndicat, celui-ci ne pourrait pas trop se hâter de l'ouvrir par la construction d'un chemin de fer pour augmenter la valeur de sa propriété. Assurément, le gouvernement du Canada est capable d'accomplir ce qu'un syndicat ordinaire serait heureux de faire. Je ne fatiguerai pas la Chambre en voulant décrire la richesse minérale de cette région;

mais nous savons qu'elle contient une grande quantité d'hématite, de fer, de charbon, de cuivre, de mica. Il y a à la rivière Insinglass une belle carrière de mica, qui a été ouverte dès 1685, ce qui montre qu'il y a bien longtemps que cette région est connue. Il est donc évident que nos pères ne se sont pas rendus là uniquement pour y cueillir des roses; mais bien pour développer cette mine de mica. Cela a eu lieu vers l'époque où le Père Albanel a visité cette région. Le plus tôt nous ouvrirons cette région, le plus tôt nous prendrons possession de notre héritage du nord, le mieux ce sera pour nous. J'en arrive à la question relative à la nationalisation des chemins de fer. L'honorable sénateur de Hastings a dit, hier soir—et il a présenté une motion à cet effet—qu'il veut que le gouvernement possède et administre lui-même le chemin de fer. Il veut dire, je suppose, que le gouvernement doit l'exploiter. Cela me rappelle un discours que l'honorable sénateur a fait, l'année dernière, à la Chambre. On peut le lire à la page 1384 des Débats de l'année dernière. Il a dit à cette occasion: "Je m'oppose à la nationalisation des chemins de fer et je prie le ciel que Dieu nous préserve des résultats financiers qui nous affligeraient si le chemin de fer était exploité par le gouvernement". Telle a été sa prière, et je me joins à lui pour demander ce qu'il a sollicité, l'année dernière, en toute sincérité. L'honorable sénateur a ajouté: "Le chemin de fer Intercolonial serait mieux exploité, sous tous les rapports, par le Grand Tronc ou le Pacifique. Le Seigneur a évidemment exaucé sa prière, car le gouvernement va nous protéger des funestes résultats qu'il avait prévus dans la possession du chemin par le gouvernement. L'honorable sénateur de Hastings s'est converti. La prière fait naître les conversions.

L'honorable M. YOUNG: Ça été une bien faible conversion.

L'honorable M. CASGRAIN: Quelques honorables sénateurs disent que sa conversion a coïncidé avec celle de M. Haggart, de la Chambre des communes. J'ignore si ces deux messieurs s'aiment assez l'un l'autre pour partager les mêmes vues sur toutes les questions. L'honorable chef de l'opposition dans l'autre Chambre avait

aussi un projet de chemin de fer. Il caressait un grand projet, mais ce projet n'a pas mûri sous le soleil vivifiant de l'opinion publique, et de consentement unanime, il a été rejeté dans les limbes—le morne habitat des âmes d'enfants mort-nés et enterrés sans baptême. Il s'agissait dans ce projet de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à la Baie Georgienne; de longer la Baie Georgienne jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, ensuite d'acheter cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique sur laquelle la compagnie prétend ne pouvoir réaliser des profits en transportant le grain, jusqu'à Port-Arthur; d'utiliser, à partir de Port-Arthur, le Canadian Northern ou le Pacifique, jusqu'à Winnipeg. J'ignore où le chemin se terminerai. Je suppose qu'il n'irait pas au delà de Winnipeg. Il s'agissait ici d'une route pour l'hiver. Il y avait aussi une route pour l'été. La route d'hiver serait inutile en été. Le grain devait être transporté par la voie du lac Supérieur tout comme il l'est aujourd'hui. Ce projet, comme je l'ai dit, n'a pas été favorablement accueilli. Bien plus, il a été condamné. Si le projet eût été réalisé, si la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique eût été capable de rejeter sur les épaules des contribuables du Canada le fardeau de la partie de son chemin qui ne lui donne aucun profit, elle aurait immédiatement construit une voie sur l'emplacement actuel de la partie du chemin de fer Transcontinental appartenant au gouvernement. Si elle ne l'eût pas construite, MM. McKenzie et Mann l'auraient fait. Leur ingénieur en chef, M. Sinclair, a dit à ceux qui lui demandaient s'il allait la construire: "Le gouvernement va la construire où nous de-

vions la construire, c'est-à-dire au nord de la chaîne des Laurentides et à travers cette région facile.

Si la providence me permettait de dissiper la bruine rosée qui voile l'horizon des deux prochaines périodes décennales, afin que vous, mes honorables collègues, puissiez contempler de vos yeux cette immense étendue de riche terre alluviale, la future patrie de millions de chrétiens—je pourrais m'écrier comme les prophètes des anciens jours bibliques:

Quel est ce nouveau Canada qui surgit du sein de cette vaste solitude, de ces sombres forêts primitives et désertes? Il porte sur son front le sceau de l'immortalité et les aurores boréales lui servent de manteau.

Doù lui viennent ces fils innombrables, parlant plusieurs langues et qu'il n'a pas portés dans son sein?

Le Canada traverse une période de renaissance et de régénération. Ses richesses se développent, et il nous apparaît comme rajeuni.

Les peuples de l'Orient se hâtent de venir s'emparer de ses champs fertiles. Que les nations se réjouissent de ce que, par cette moderne avenue à rails d'acier—la meilleure voie ferrée que puissent concevoir le génie humain dans ce vingtième siècle—d'immenses nouveaux domaines soient ouverts au travail de l'homme, à l'avancement de la civilisation et à l'amélioration du sort de l'humanité toute entière. Cette œuvre colossale sera le digne couronnement de la carrière politique du plus noble enfant du Canada, du mieux doué de ses fils, du plus grand premier ministre que le Canada ait encore acclamé, sir Wilfrid Laurier.