

tions; \$15,000,000 pour les porteurs d'obligations; ce qui ferait un total de \$14,500,000, représentant la proposition présentement soumise à la Chambre et les montants votés auparavant par le parlement pour les arrangements de l'ouest et de l'est non compris dans le contrat original du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cela fait un total de \$128,500,000 en argent, à part l'intérêt perdu—\$128,500,000 que ce pays aurait à payer avant de pouvoir avoir le contrôle de ce chemin de fer. Maintenant le ministre suppléant des chemins de fer a fait, l'autre jour, une assertion de la nature la plus extraordinaire. Il a dit que si la compagnie faillissait à ses obligations les dépenses seraient de \$104,500,000. Il comprenait là-dedans les terres vendues, les évaluant à \$2 l'arpent, prix inférieur à celui que la compagnie a reçu, et il incluait aussi les \$5,000,000 du nouveau prêt; mais il omettait le compte de l'intérêt et les \$15,000,000 d'obligations, et il arrivait ainsi au chiffre de \$104,500,000. Cela est assez mal déjà; mais il se mit ensuite en frais de déduire et il dit: il y a 21,500,000 acres de terre valant \$2 l'acre, qu'on nous rétrocèdera, et ils valent \$43,350,000. Si nous déduisons cela nous nous trouverons à avoir le chemin pour \$61,150,000 seulement.

Quand l'honorable ministre calcule ce que nous a coûté la construction du chemin, il ne tient pas compte des terres que nous avons données, mais il les mentionne quand il parle de la rétrocession du chemin. Il les met d'un côté, mais non de l'autre; et voilà le principe en vertu duquel l'honorable ministre agit avec la compagnie. Je serais curieux de savoir si c'est de cette façon que l'honorable ministre a conduit les affaires de la ligne Internationale, si c'est ainsi qu'il a traité les entrepreneurs, s'il a stipulé que ce qui a été payé ne doit pas être mentionné comme paiement, et seulement dans le cas de rétrocession. Simplifions cette transaction. Au lieu de mêler les acres et les dollars, ne parlons que des acres, ou bien parlons seulement des dollars. Est-il juste ou raisonnable de porter au compte des dépenses une somme de \$104,500,000 et de ne rien dire des vingt et un millions d'acres de terre, quand on faisant l'état de ce que nous recevrons, vous dites: On va nous remettre 21,000,000 d'acres. 21,000,000 d'acres? Si vous dites que vous êtes pour les avoir, vous devez admettre que vous les avez donnés d'abord. Prenons les dollars; la somme de \$43,000,000 représente les 21,000,000 d'acres. Est-il juste et raisonnable de dire: je n'ai pas compté ces \$43,000,000 quand je les ai donnés, mais je les compte à présent que je vais les avoir, je les porte à mon crédit? Cependant, c'est ce que fait le premier ministre, et c'est avec cette espèce de tenue de livres qu'il réduit le coût du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le pays à \$61,150,000.

M. ORTON: C'est la construction du chemin qui crée la valeur des terres.

M. BLAKE: Oh! là! là! La concession des terres n'a-t-elle aucune valeur? J'espère que j'entendrai le ministre des chemins de fer donner cette raison et j'attendrai jusque là pour répondre. Convient-il qu'un état fait d'avance, un état révisé, écrit, soigneusement préparé, soit soumis au pays par l'administration avec une prétention comme celle-ci, et qu'elle cherche à convaincre le peuple que le chemin ne coûtera que cette somme au pays? Le secrétaire d'Etat a fait une allusion très malheureuse aux secours accordés aux chemins américains et au coût de ces chemins. Aucun chemin américain, aucun des chemins du Pacifique n'a été subventionné en argent; on a prêté des obligations à deux de ces chemins; les obligations ne leur ont pas été données; on a prêté le crédit du pays au "Union Pacific" et au "Central Pacific" jusqu'à un chiffre d'environ \$60,000,000, pour lesquels une première hypothèque a été prise. Ensuite on a converti cette charge en hypothèque de deuxième ordre pour faciliter les opérations financières de la compagnie. De sorte que je dis que l'on n'a fait aucun don d'argent aux chemins de fer américains. On a donné à

notre chemin de fer de l'argent et des travaux qui avaient été faits par le gouvernement et qui équivalent à de l'argent, d'après mes calculs, jusqu'à concurrence de quelque chose comme \$58,500,000. Comme je l'ai dit, aucun chemin de fer américain n'a reçu des subventions en argent; deux seulement ont été favorisés par des prêts d'argent—le Union Pacific et le Central Pacific. On les a construits, nous savons quand, nous savons comment, à quelle époque de l'ère de la construction des chemins de fer, dans quel état du pays et dans quelles circonstances. Lisez le compte de construction du Union Pacific et du Central Pacific, à l'époque où ils ont été construits, et si vous comparez les travaux de chemin de fer d'alors à ceux d'aujourd'hui, ou à ceux de l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, vous verrez la différence des prix; vous verrez le coût des lisses de fer, vous verrez que des lisses qui n'étaient pas très bonnes et qui n'ont pas duré très longtemps, ont coûté au Union Pacific plus que \$100 par tonne.

Les lisses de fer seules sur une grande partie du chemin coûtent \$17,000 par mille. Elles coûtent plus par mille que toute la construction des 615 milles à l'ouest de Winnipeg, lesquels ont coûté, y compris les rails d'acier, \$16,800 chacun, pendant que le Union Pacific a payé \$17,000 par mille pour ses rails de fer seulement. La longueur totale du parcours du Union Pacific et du Central Pacific, y compris leurs embranchements, (dans quelques-unes des statistiques on réunit les deux chemins) est de 3,551 milles. Leurs concessions de terres étaient, je crois, comme celles de tous les chemins américains; ils prenaient les terres comme elles venaient. Il n'y avait aucune disposition concernant les mauvaises sections, c'est-à-dire, les marais, les rivières et les terres stériles. Ils prenaient les terres telles qu'elles se présentaient; le pays en prenait une moitié et les compagnies l'autre moitié; c'était une affaire de chance; il y en avait de bonnes et de mauvaises. Cela fait une différence énorme. Ensuite, on ne prenait les terres que dans les sections qui n'étaient pas concédées à l'époque de l'octroi et on n'avait droit à l'octroi que lorsque chaque section avait été construite et acceptée. En même temps les Etats-Unis avaient droit de vendre ou de faire coloniser les terres, et tout ce qu'ils vendaient ou ouvraient à la colonisation était pris sur les lots de la compagnie, qui ne recevait pour cela ni argent ni compensation. Plusieurs millions, cinq ou dix millions peut-être, faisant partie des subventions des chemins du Pacifique, furent perdus de cette façon. Depuis que les deux premiers chemins ont été construits, les circonstances ont complètement changé; depuis cette époque, le gouvernement américain n'a donné ni prêté un seul dollar à aucun chemin du Pacifique.

Voilà tout ce qu'on a fait; on a donné des terres qui sont, les unes des déserts, et les autres de bonne qualité ou de qualité moyenne, mais soumises à l'opération de déduction dont j'ai parlé. Le Central Pacific et le Union Pacific ont reçu environ 32,000,000 d'acres. L'Atlantique et le Pacifique, dont le parcours devra être de 2,500 milles et dont une partie seulement est construite, doit avoir 17,000,000 d'acres. Le Pacifique du Sud, 929 milles, a 10,445,000 acres; le Pacifique du Texas, 1,901 milles, 12,000,000 d'acres; le Pacifique du Nord, 2,700 milles, peut avoir 42,500,000 acres; mais cela est contesté, et sur cette quantité la compagnie n'a obtenu que 15,000,000, et l'on prétend qu'elle a perdu le droit de réclamer le reste ou une grande partie du reste, et sur cette étendue qui n'est pas confisquée il y a un grand pays montagneux. Examinez les choses sous n'importe quel aspect; prenez les chiffres, la qualité des terres ou le coût de la construction du chemin de fer, et vous verrez qu'il ne peut y avoir de comparaison entre les lignes américaines et la ligne canadienne. Le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer a été assez imprudent pour parler du coût de ces chemins en les comparant au chemin de fer Canadien du Pacifique.