

valeur des terres non encore vendues étant de \$49,500,000, le total de l'aide donnée par le gouvernement représenterait la somme de \$126,800,000. L'estimation faite par la compagnie, suivant l'état indiqué ci-dessus, des ressources à sa disposition pour l'exécution des travaux sur toute la ligne du chemin dont la compagnie a entrepris la construction et l'équipement—y compris 684 milles au moins de son propre chemin : la section de l'est, la rive nord, le Canada Central et certains embranchements à l'ouest ou se dirigeant vers l'ouest—sont : le subside de \$25,000,000, \$20,000,000 de bons d'octrois de terres, et \$90,000,000 de bons placés sur le marché à 60 centins—soit \$54,000,000—formant un total de \$99,000,000. Déduisez maintenant la valeur de ces 684 milles, soit \$5,500,000, car je suppose que, vu la nature du chemin et le caractère du pays qu'il traverse, le chiffre ne pourrait être moindre,—ou plutôt disons que la partie en question de ce chemin vaut \$9,000,000, le coût de construction pour la compagnie sera de \$90,000,000. Les travaux que le gouvernement a abandonnés à la compagnie, le subside, les bons d'octrois de terres déjà mentionnés et les terres non encore vendues devant réaliser \$126,800,000, il est facile de voir, d'après les apparences actuelles, que la compagnie aura le chemin tout complété, équipé, de même que l'intérêt payé sur le capital dépensé pour les fins de construction, pour rien, avec, en sus, un profit net d'environ \$37,000,000. Voilà le résultat indiqué par le mémoire officiel de décembre, et que l'honorable député de Westmoreland (M. Wood) justifie d'après le principe général en affaires que tout marché doit être mutuellement avantageux.

L'honorable monsieur dit que l'arrangement en vertu duquel une des parties contractantes s'engage à construire et équiper un chemin qui devra être sa propriété plus tard, et qui pour cela reçoit non-seulement la valeur entière des travaux accomplis, mais encore \$30,000,000 ou \$40,000,000 en sus, est un arrangement avantageux pour toutes les parties contractantes. J'admets, M. l'Orateur, que c'est un marché avantageux ; mais je crois que l'avantage est tout d'un côté.

Je suis d'opinion que si la ligne de conduite qui a été recommandée à cette Chambre par les honorables membres de la gauche, d'augmenter la valeur des terres du Nord-Ouest et le développement rapide du pays en poussant avec vigueur la construction de cette partie du chemin qui traverse la prairie, et en remettant la construction des extrémités de la ligne à une date ultérieure, avait été adoptée, les résultats que nous signalons seraient à l'avantage du pays plutôt qu'à celui de la compagnie ; nous aurions pu faire un arrangement d'après lequel le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait été terminé aussi vite qu'on puisse maintenant espérer qu'il le sera, mais à des conditions infiniment plus avantageuses pour le pays—infinitement plus avantageuses, même si l'on s'en tient à la question financière—infinitement plus avantageuse si l'on considère aussi la question de l'aliénation des terres, la question du monopole et toutes les autres questions de privilège et d'exception qui se trouvent si brillamment exposées dans le prospectus dont j'ai parlé. Les chances à venir du trafic sont également énumérées, et nous aurions pu les réaliser pour nous-mêmes. Ces conditions, qui donnent la valeur de l'entreprise et qu'il faut examiner suivant le prix moyennant lequel le chemin devait être donné à contrat, auraient pu être vérifiées pour nous comme elles l'ont été pour d'autres. Il se trouve que dans l'état incomplet où elle est et sans liaisons, la section de l'est a donné \$3,200 par mille par année ; la section de l'ouest a rapporté \$3,600 par mille par année, et la compagnie prédit avec confiance qu'avant peu, ses bénéfices soutiendront avantageusement la comparaison avec ceux des lignes américaines pareillement situées, lesquels sont portés à près de \$7,500 par mille par année.

Je maintiens que dans un temps beaucoup plus rapproché qu'on ne l'aurait cru possible, par des preuves plus incontes-

M. BLAKE

tables que nous aurions pu raisonnablement les attendre, les idées que nous avons essayé—malheureusement sans succès—d'inculquer à la Chambre au moment où elle était saisie du contrat, se sont réalisées, et que si l'on examine la question sous son seul aspect financier ou sous les aspects plus importants que j'ai signalés, les événements ont démontré, et je crois que de jour en jour, d'année en année, ils prouveront plus clairement encore que la politique que nous avons préconisée en opposition à celle de l'honorable monsieur était la plus avantageuse au pays.

J'ai été heureux de voir par le discours que la loi concernant les terres publiques doit être modifiée. Sur ce point encore—l'administration des terres publiques dans le Nord-Ouest—nous avons différé d'avec le gouvernement, et nous concédons que la loi exige des modifications.

Je crois que le système inauguré par les honorables messieurs, que les plans qu'ils ont élaborés et déposés de temps en temps étaient défavorables, du moins pour la plus grande part ; qu'ils ont donné de mauvais résultats et qu'un système plus simple aurait produit de meilleurs résultats pour le public du Canada, qui a un intérêt financier dans cette question, et pour toute la population, ancienne et nouvelle, qui est intéressée à ce que le pays soit établi promptement. Je crois que le système qui aurait permis le moins possible à l'agent d'intervenir entre le public et le colon aurait été le bon système, et que les ventes qui font l'objet de spéculations, soit à des compagnies de colonisation ou à des particuliers, autrement qu'avec la condition d'un établissement, sont nuisibles au lieu d'être avantageuses.

L'honorable monsieur avait lancé—je ne dirai pas dans l'attente des dernières élections, mais je dirai peu de temps et fort à propos avant ces élections—un système qui, basé sur ce qu'il avait appelé, ici même, « la fièvre des terres du Nord-Ouest », était de nature à la propager. Presque tout le monde s'attendait à devenir riche, sans qu'il n'en coûtât rien, à aucun risque pour soi-même, en y mettant peu de sien, et aux dépens de quelqu'autre ; on dit même que l'administration a reçu favorablement 314 demandes de compagnies de colonisation ou de particuliers. Combien d'entre elles ont réussi ? Combien ont payé les versements exigés ? Quel grand établissement ont-elles accompli ou encouragé ?

Quelle espèce de demandes ont été faites à l'administration au sujet de ces compagnies, et quelles ont été les vues, l'attitude et l'opinion du gouvernement à l'égard du système des compagnies de colonisation ? Monsieur l'Orateur, je puis vous donner un petit renseignement authentique sur ce sujet. Je tiens entre les mains le rapport que les directeurs d'une de ces compagnies faisaient à leurs actionnaires le 10 septembre 1882, et voici ce que j'y lis :

Le 15 du présent mois, le président et le secrétaire, accompagnés de MM. Johnson, Kingsmill et McNee, eurent une entrevue avec Sir John A. Macdonald pour lui demander quand serait fait l'arpentage de la région, afin que la compagnie pût commencer ses opérations. Le ministre déclara qu'aucune promesse d'arpentage ne pouvait être faite avant que le premier versement ne fût payé,—que l'époque où un arpenteur serait nommé était tout-à-fait incertaine,—que ce pouvait être dans un an ou plus—que le nombre des arpenteurs disponibles était insuffisant pour faire l'ouvrage du gouvernement, et que celui-ci préférerait les employer sur les lignes de chemins de fer ; enfin, que nous devions verser l'argent et courir les chances d'un arpentage « d'ici à vingt-cinq ans » pour nous servir de ses propres expressions. Lui ayant demandé si on donnerait à la compagnie l'occasion de s'assurer d'avantage de la qualité des terres avant de les payer, Sir John répondit que le gouvernement ne pouvait faire aucune concession de ce genre. Sur la demande qui lui fut faite d'une prolongation de temps pour le paiement du premier versement, le ministre déclara qu'il ne pouvait donner aucun espoir ni à notre compagnie ni à d'autres pareillement situées, car il avait constaté que ces entreprises étaient faites dans un esprit purement de spéculation, et qu'elles avaient pour effet de retarder plutôt que d'encourager l'établissement du pays. Il ajouta qu'il ne pouvait naturellement pas dire ce qui serait fait à la réunion du conseil qui devait avoir lieu peu de temps après, mais qu'il avait l'intention de s'opposer à ce que des concessions fussent faites aux compagnies de colonisation.

Sir JOHN A. MACDONALD : Quelle est cette compagnie ?