

\$2,200,000 pour des terres cultivables, et, comme il y a 2,200,000 acres de ces terres, le prix en sera \$1 l'acre. Si vous ne mettez que \$400,000 pour les emplacements de villes, vous augmentez le prix des terres au montant de \$1.10 l'acre, prix accordé par le public aux terres cultivables. Voici une compagnie dont tout l'avoir comprend 2,200,000 acres des meilleures terres agricoles du Nord-Ouest, et la moitié des emplacements de villes sur une grande partie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le public évalue le stock à \$2,850,000, et si l'on répartit cela en emplacements de ville, ce qu'il reste de terres propres à la culture vous donne la valeur de ces terres de choix, dans l'opinion du public. Prenons maintenant les compagnies de colonisation. Naturellement, nous ne connaissons pas la mesure du gouvernement; il a promis de la déposer et il admet qu'il est à la veille de soumettre une proposition pour libérer les compagnies de colonisation dont les contrats avec le gouvernement sont trop lourds pour être remplis. Prenez encore les calculs du gouvernement lui-même. Le 4 mai 1883 il déposa des calculs par lesquels il faisait voir qu'il réaliserait \$58,000,000 en espèces sonnantes avec le produit de la vente des terres du Nord-Ouest avant d'arriver à l'année 1891. Combien de millions prétendra-t-il réaliser maintenant. Y a-t-il quelque ministre qui osera dire que ces terres rapporteront \$58,000,000? Y en a-t-il un qui prétendra que l'administration réalisera la moitié de ces \$58,000,000? Si elle ne peut pas, les membres de la droite diront-ils que les circonstances ont changé ou que leurs calculs ne se sont pas réalisés? Prenez l'acte du gouvernement, qui, en juin 1883, passa un arrêté du conseil déclarant qu'à l'avenir il ne donnerait aux chemins de fer du Nord-Ouest aucune terre qui donnera au gouvernement moins que \$1.50 l'acre.

Nos contradicteurs craignent que l'ancien prix ne donnant une marge de profit trop large aux compagnies de chemins de fer, et ainsi, toutes les compagnies de chemin de fer qui n'avaient pas eu l'avantage d'avoir des terres pour \$1 l'acre devaient être obligées de les payer au moins \$1.50. En 1884, le ministre des chemins de fer déclara que les compagnies de colonisation avaient demandé environ 23,000,000 d'acres de terre, que l'on avait déjà trouvé \$10,000,000, qu'on trouverait le reste bientôt parce qu'on continuerait à augmenter les prix. Nous voyons donc que, bien que le gouvernement eût déclaré, au mois de juin 1883, que les ventes aux chemins de fer auraient lieu à l'avenir au prix net de \$1.50 par acre,—les compagnies devant faire leurs profits au delà de ce prix,—il avait décidé au mois de septembre 1884, de donner les terres gratis aux chemins de fer, et pourquoi? Parce que les chemins de fer ne vendent pas les terres même une piastre, et pour qu'ils puissent faire l'argent qu'ils ont besoin de faire, il est nécessaire qu'on les leur donne gratuitement. Cela ne révèle-t-il pas un changement de situation quant aux terres du Nord-Ouest? Assurément, il n'y a qu'une réponse à cela. Quand nous voyons le gouvernement déclarer en juin 1883 qu'il devrait être suffisamment avantageux pour les compagnies de chemins de fer d'obtenir des terres à \$1.50, et dire en septembre 1884: Nous devons donner les terres gratis aux compagnies de chemin de fer afin qu'elles puissent faire quelque profit—qui dira qu'il n'y a pas de changement? Je ne pense pas que ce système dure.

Que voyons-nous à part cela? En septembre 1884, M. Van Horne disait qu'il n'était pas certain, avec un don d'environ 9,600 acres par mille pour 100 milles du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba, passant à travers la meilleure partie du sud de cette province, colonisée depuis longtemps, qu'il pût construire cette ligne, bien qu'il commençât avec une base de crédit de 50 milles de chemin terminé pour lequel la compagnie réclame quelque chose comme \$25,000 par mille. Voilà la déclaration d'un homme qui en qualité de vice-président du chemin de fer Canadien du Pacifique est profondément intéressé à ne pas déprécier la valeur des

terres du Nord-Ouest. Cela n'indique-t-il pas un changement? Prenez maintenant les transactions de la compagnie agricole Bell avec le gouvernement, transactions par lesquelles elle a considérablement modifié sa convention; considérez aussi le fait qu'il n'y a que 23 propriétaires de homesteads sur une étendue de 400 milles sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à travers les prairies, et dites-moi s'il est raisonnable d'espérer que le gouvernement réalise immédiatement des sommes considérables par la vente des terres du Nord-Ouest? Nos contradicteurs n'aiment pas cela, parce que, quand ils nous ont demandé de consentir au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1881, et qu'ils nous ont demandé de consentir au prêt de 1884, ils ont dit qu'ils paieraient promptement les obligations que le Canada allait encourir, en vendant les terres du Nord-Ouest; et ils n'aiment pas aujourd'hui à entendre rappeler ces assertions qui les convainquent d'erreurs grossières par leurs propres paroles. Comment allons-nous arriver aux faits? Plus d'une fois j'ai fait voir combien les comptes que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique donne au public sont incomplets—combien il est impossible par les rapports du trafic qu'elle donne pour les différentes sections de constater quelque chose qui établisse la sagesse des acquisitions ou des louages qu'elle a faits par les profits qui ont pu en résulter. Nous connaissons maintenant quelque chose que nous ne connaissions pas il y a quelque temps.

Nous voyons parmi les dépenses une somme de plus de \$1,200,000 appliquée aux lignes louées. On nous disait que ces lignes allaient aider à la compagnie; mais à une époque où elle fait tous ses efforts pour remplir son contrat, nous voyons qu'elle est obligée de payer cette somme considérable, sans savoir si c'est pour les frais d'exploitation, le matériel de roulement ou d'autres chose. Allons-nous avoir ici un système de comptabilité et d'apuration comme il y a eu aux États-Unis pour les voies subventionnées par le gouvernement? Une loi du congrès statue qu'il y aura un auditeur de chemin de fer qui aura accès à tous les livres et à tous les comptes des compagnies de chemin de fer subventionnées par le public. N'aurons-nous rien de tel? Va-t-on refuser cela cette année comme on l'a refusé l'année dernière? Va-t-on persister à ne pas ouvrir le sud du Manitoba au progrès en exerçant le pouvoir de désaveu contrairement à l'esprit de la constitution et malgré la déclaration faite par le premier ministre et répétée par l'honorable député de Cardwell (M. White) lorsque le contrat a été fait? Doit-on ne pas laisser établir de nouvelles lignes dans le Manitoba? Va-t-on exercer continuellement le pouvoir de désaveu? A la dernière session, lorsqu'on nous a demandé de voter le prêt, le ministre des chemins de fer nous a dit que le gouvernement cesserait de désavouer les chartes locales, lorsque la ligne principale serait ouverte jusqu'à la Rive-Nord, ce qui devait avoir lieu cette année. Elle est maintenant ouverte dans un sens; des trains l'ont parcourue avec des marchandises. Il y a des compagnies de chemin de fer qui attendent pour savoir si le pouvoir de désaveu sera exercé ou non; elles craignent de poursuivre leur travail parce qu'elles se rappellent qu'une certaine compagnie a fait des dépenses considérables pour faire le terrassement de sa voie, et que sa charte a été désavouée ensuite; et elles veulent savoir si la promesse du premier ministre et du ministre des chemins de fer sera remplie ou si on exercera davantage, d'une façon que je regarde comme inconstitutionnelle, ce pouvoir de désaveu par lequel on empêche cette province de construire des chemins de fer aussi librement que les autres provinces du Canada. Donnera-t-on tout pour ne rien recevoir?

Si nous avions à reprendre cette ligne après avoir fait tous ces arrangements, qu'est-ce que nous aurions payé et qu'est-ce que nous aurions à payer? Les \$25,000,000 de subsides; \$11,000,000 que la compagnie aurait reçu en terres et en obligations reposant sur des concessions de terres; \$20,000,000 sur notre hypothèque sur le chemin de fer; \$30,000,000 sur nos travaux; \$3,500,000 sur nos explora-