

CONCESSION DE TERRES AUX CHEMINS DE FER
AUTRES QUE LE PACIFIQUE CANADIEN.

M. BLAKE : Je demande,—

Copie de toute correspondance et pétitions de compagnies de chemins de fer dans le Manitoba et le Nord-Ouest, demandant des octrois de terre, ou des modifications dans la nature et l'étendue des terrains qui leur ont déjà été concédés, et de tous ordres en conseil, ou conventions ou lettres, non encore produits, affectant aucune compagnie de chemin de fer, dans le Manitoba ou le Nord-Ouest, autre que la compagnie du Pacifique canadien, ou s'y rapportant en quelque manière.

Lorsque l'acte de la dernière session a été passé pour venir en aide au chemin de fer Canadien du Pacifique, on se rappelle qu'on a produit devant cette Chambre des déclarations corroborées par les ministres de la couronne, se rapportant à la position dans laquelle se trouvait alors la partie du chemin qui avait été donnée à l'entreprise, et au coût du chemin lorsqu'il serait terminé. Le but de cette motion est de nous assurer de la position actuelle de l'entreprise, en autant qu'elle se rapporte à la question dont je viens de parler, savoir, le coût de construction et d'équipement du chemin donné à l'entreprise qui se divise en deux parties, celle comprise entre Callendar et Port-Arthur, et celle entre la rivière Rouge et Kamloops.

Comme je viens de le dire, des déclarations nous ont été faites, et, en chiffres ronds, elles étaient comme suit : dépensé sur la ligne principale donnée à l'entreprise, \$23,080,000 ; dépensé en matériel de roulage sur cette ligne, \$6,140,000 ; dépensé pour le matériel en main, que je suppose entièrement pour cette ligne, bien qu'une certaine partie ait pu être employée sur des embranchements, \$4,025,000 ; la proportion, que je mets au-dessus des deux tiers de la somme dépensée pour les hangars, l'outillage, les appareils, \$705,000, ce qui fait un total dépensé de \$33,950,000, et l'estimation qui nous a été soumise pour compléter et équiper le chemin était de \$27,000,000, portant ainsi à \$60,950,000 le prix du chemin terminé et équipé.

Il est de notoriété publique que durant l'automne dernier, il y a trois ou quatre mois, le vice-président et l'ingénieur du chemin ont déclaré dans un document officiel, que le résultat des explorations et les travaux déjà faits indiquaient que la somme requise pour compléter le chemin avait été évaluée à \$4,000,000 de trop, et qu'au lieu de \$27,000,000 \$23,000,000 suffiraient.

Si on déduit \$1,000,000 de la somme de \$61,000,000 que je viens de mentionner, nous restons avec un coût total de \$57,000,000 ; et pour atteindre cette somme il faut attribuer au chemin entrepris, une proportion beaucoup trop considérable des dépenses d'équipement encourues jusqu'à la date de l'estimation ; car, ainsi qu'il appert dans l'état fourni par la compagnie, rien moins que les sept huitièmes du matériel de roulage sont attribués à la ligne entreprise, tandis que les deux tiers suffiraient si on prend en considération les embranchements et les prolongements de chemin qu'il faut aussi équiper. Sous ce seul titre nous trouvons une surévaluation de \$1,400,000. Je prends aussi, sans les discuter, les estimations de dépenses pour le pays des prairies, bien qu'elles soient tout à fait anormales et encore inexplicables. Sans tenir compte de ces considérations, les indications présentes sont que le chemin doit être terminé et équipé pour moins de \$57,000,000.

De l'autre côté, les sommes à la disposition de la compagnie pour faire les travaux étaient : les actions primitives que d'après le contrat et les concessions qui lui ont été faites, la compagnie devait souscrire et payer en plein, \$5,000,000 ; le subside fédéral, \$25,000,000 ; le prêt de la dernière session, \$22,500,000 ; le produit du placement des actions garanties par des concessions de terres, \$9,200,000 ; la souscription de Winnipeg et ventes de terrains, \$900,000, faisant en tout la somme de \$62,600,000, à laquelle il faut ajouter environ \$1,000,000 provenant d'autres ventes d'actions garanties par des concessions de terrain, à venir jus-

qu'au mois de janvier 1884, ce qui donne un total de \$63,600,000.

On remarquera que dans ce calcul, je n'ai pas tenu compte des produits des ventes subséquentes d'actions ou de terrain, parce que d'après les conventions de la dernière session, on s'attendait à ce qu'aucunes actions ne seraient mises sur le marché d'ici à un certain temps, et que lorsqu'elles le seraient le produit irait au gouvernement, qui avançait une somme si considérable ; quant aux terres, on prévoyait aussi que la vente s'en ferait très lentement et que les recettes seraient affectées à diminuer l'hypothèque du gouvernement.

Ainsi, c'était l'intention du gouvernement, de la compagnie et du parlement, que les ressources provenant de la vente des actions et des terrains ne serviraient pas à compléter la construction du chemin, et qu'il fallait trouver ailleurs les moyens nécessaires.

Et ces moyens ont été trouvés, ainsi que je l'ai fait voir, sans compter les sommes considérables prélevées par la vente additionnelle d'actions ; ils ont été trouvés dans la subvention considérable reçue du gouvernement, dans le prêt fait par le gouvernement, dans la mise de fonds primitive de \$5,000,000 souscrite et payée d'après les termes du contrat. Non seulement ils ont été trouvés, mais il se trouve aujourd'hui qu'ils ont été dépassés de \$6,600,000.

Dans de telles circonstances, nous avons de bonnes raisons de croire ce qu'on nous disait, lorsqu'on nous assurait que c'était la dernière transaction ayant pour but d'aider ou secourir la compagnie avec l'argent du public ; nous étions en droit de croire que nous assurions le parachèvement de cette entreprise à la date rapprochée que la compagnie fixait ; nous avons donné tout l'argent qu'on nous demandait pour cela.

Dans le rapport du ministre des chemins de fer, qui a été déposé sur le bureau du greffier hier, je suis heureux de voir que l'ingénieur en chef, dans le mois d'octobre dernier, vient confirmer cette opinion ; il déclare que, lorsqu'il a fait l'estimation de la dernière session, ses renseignements étaient inexacts et incomplets, mais que de nouvelles informations, et l'inspection de la ligne faite par lui vers la fin de l'été dernier, l'ont convaincu que les ressources à la disposition de la compagnie sont amplement suffisantes.

Et cependant, malgré cela, on entend dire que la compagnie est embarrassée et qu'elle s'adresse au gouvernement pour obtenir de l'aide. Nous savons, il est vrai, que jusqu'à ces derniers jours, aucune demande formelle n'avait été faite au gouvernement. Ce n'est pas ainsi que ces choses se font. On tient des conférences, on se consulte, on a des pourparlers vagues, sans caractère officiel, confidentiels, et lorsque les deux parties contractantes sont arrivées à une entente, lorsqu'on sait ce que le gouvernement est disposé à donner, alors la compagnie écrit une lettre, fait sa demande, et le gouvernement dit : Oui. Voilà comment les choses se passent, comme nous le savons par expérience, d'après ce qui a eu lieu par le passé à l'égard de cette compagnie.

Bien qu'il n'y ait pas de demande formelle, parce qu'on n'en est pas encore arrivé à une entente définitive, personne, dans cette Chambre ou au dehors, ne doute qu'une demande a été faite, que des pourparlers ont lieu, que la situation de la compagnie a été exposée au gouvernement, et qu'on lui demande de l'aide.

Je ne ferais peut-être pas cette déclaration aussi positivement, si je n'avais pas remarqué dans la correspondance d'Ottawa d'un journal très important, qui a reçu de nouvelles informations—ajouterais-je, un nouvel éclat—par son récent changement de propriétaire ; si je n'avais pas remarqué, dis-je, dans ce journal important, qui n'est certainement pas antipathique au chemin de fer Canadien du Pacifique, et que quelques-uns, peut-être injustement, prétendent être dans les confidences de la compagnie, la déclaration suivante :

Quoique sir John ait dit qu'il n'était nullement question dans le moment de soumettre quelque projet de loi au sujet du chemin de fer