

Le discours du trône parle aussi en termes pompeux du progrès réalisé par le chemin de fer canadien du Pacifique, et les orateurs du jour ont encore renchéri sur ce sujet. L'honorable député de Westmoreland a déclaré qu'il serait heureux d'apprendre que l'arrangement a été avantageux à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, parce qu'il est d'opinion que tous les contrats de ce genre devraient être mutuellement avantageux aux parties intéressées.

Sir JOHN A. MACDONALD : Écoutez ! écoutez !

M. BLAKE : C'est sans doute un excellent principe et le seul qui puisse gouverner les transactions d'affaires et les contrats d'une manière profitable et permanente. Toutefois, "avantage mutuel" ne signifie pas un marché dont tout l'avantage est d'un côté. Il me semble que les faits et les chiffres qui ont été portés à la connaissance du public depuis une couple de mois indiquent que, comme nous l'avons prétendu lorsque le sujet fut discuté par cette Chambre, l'avantage est tout d'un côté. Le progrès auquel les deux honorables députés ont fait allusion, et que l'honorable député de Pictou a comparé avec celui réalisé sous les différents gouvernements qui ont eu la direction de ces travaux depuis quelques années, se rapporte à une classe toute différente de travaux. Il a oublié pour le moment que les travaux entrepris et conduits par ces gouvernements étaient d'une nature très difficile et différaient entièrement d'un chemin construit sur un terrain uni et en pleine prairie.

Un exemple de ce qui aurait pu être accompli, et d'un succès peut-être sans précédent dans le monde entier, lui a été fourni par l'honorable ministre des chemins de fer relativement à une certaine section construite par ce dernier à l'ouest, je crois, de Winnipeg. M. l'Orateur, aucune comparaison ne peut être établie entre une étendue de voie ferrée à travers une prairie presque unie, et des travaux tels que ceux exécutés entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, et au-delà des montagnes de la Colombie britannique, lesquels derniers travaux exigent infiniment plus de soin et causent beaucoup plus de trouble que les premiers. Toutefois, nous partageons l'opinion des honorables messieurs lorsqu'ils affirment que, d'après ce contrat, un grand progrès sera accompli dans les travaux des prairies. Nous avons signalé les profits que la compagnie réaliserait sur ces travaux dans la prairie, et ces profits sont, à l'heure qu'il est, assez bien connus ; sur 606 milles—oui, 606 milles, je crois—de voie ferrée qu'ils ont construits, le coût réel du travail est quelque peu moindre que l'estimation, et tous les renseignements que nous avons obtenus depuis nous portent à croire que ce calcul est exact.

Maintenant, si nous prenons la valeur des terres aux prix auxquels elles ont été vendues, suivant le rapport qui a été fait par la compagnie, et tenons compte du montant auquel la compagnie avait droit relativement à cette section, je dis que le coût de la partie qui est maintenant terminée est d'environ \$22,000 par mille, soit dix-neuf millions de dollars pour le tout. Avec un tel résultat devant nous, avec cette perspective dorée dans un avenir prochain, il n'est pas du tout surprenant que la voie ait été construite si rapidement à travers la prairie.

L'un des honorables messieurs a dit—ce qu'il avait probablement entendu dire avant lui—que la compagnie avait été trop vite. Il peut se faire, en effet, que plusieurs personnes pensent que, sous certains rapports, la compagnie s'est trop hâtée de profiter des avantages exceptionnels que lui garantit son magnifique contrat. Il est bien possible aussi que la compagnie ait agi avec trop de précipitation et d'une manière imprudente relativement à certaines sections du chemin—comme, par exemple, pour les sections de l'est, lesquelles, si j'en crois son mémoire du 12 décembre, ont été abandonnées ou remises à une date ultérieure non encore déterminée ; il peut se faire qu'elle ait opéré, non-seulement

plus vite que les besoins du pays l'exigeaient, mais encore d'une manière imprudente ; toutefois, c'est son affaire. La compagnie avait droit d'opérer aussi rapidement ou aussi lentement qu'il lui plairait, et elle a poussé les travaux avec une grande vigueur.

On nous avait promis que les travaux seraient poursuivis à l'aide du capital étranger qui serait introduit en sus du subside du gouvernement ; mais jusqu'à cette heure, il n'appert pas qu'aucun capital étranger n'ait contribué à l'exécution des travaux accomplis. Les moyens de poursuivre ces travaux ont été fournis par le peuple de ce pays et non par le gouvernement ; ce sont les seules ressources du pays qui ont contribué jusqu'ici à ce résultat—soit de la part de nos banques ou par la vente des terres, la plus grande partie desquelles ont été achetées par des résidents de ce pays. Comme on le voit, nos prédictions relativement à ce contrat se sont réalisées depuis le commencement. Nous ayons déclaré qu'il n'était pas nécessaire de créer un monopole pour assurer l'exécution des travaux ; qu'une semblable mesure aurait plutôt pour effet de retarder l'établissement des terres, de nuire au progrès de ce pays et de créer du mécontentement.

Ce n'est pas mon intention de m'occuper de l'état de choses au Nord-Ouest actuellement ; ce sujet sera traité d'une manière plus complète à une époque plus avancée de la session ; mais je maintiens que, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, il existe à ce sujet un grand mécontentement parmi une majorité du peuple de ce pays, en conséquence de la manière dont une certaine clause du contrat a été embrouillée par le gouvernement—embrouillée au point que je n'ai jamais pu la comprendre—et en vertu de laquelle on prétend que la compagnie a non-seulement le droit de faire des travaux par le gouvernement du jour les chartes octroyées pour la construction de chemins de fer locaux dans la province de Manitoba, comme contraires à l'arrangement avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais encore que celle-ci peut contraindre le gouvernement à exercer ce pouvoir. Je dis que cette interprétation du marché est contraire non-seulement aux conditions écrites, mais encore à la promesse faite par l'honorable ministre des Chemins de fer au sujet de ces conditions, et que l'honorable député de Cardwell (M. White) répéta après lui.

Relativement aux calculs financiers, nous prétendons que le montant donné par le gouvernement à la compagnie sous forme de subside est beaucoup plus considérable que le gouvernement l'a représenté, et que la compagnie réussirait, en moins de dix mois, à avoir le chemin pour rien, à part un joli profit.

Le mémoire auquel j'ai fait allusion indique que 6,542,000 acres des terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui ont été vendus ont produit une somme suffisante pour racheter \$17,300,000 de bons, au taux de \$2.68 l'acre. Si le Nord-Ouest doit prospérer ; si la valeur des terres dans ce pays doit augmenter ; si des colons doivent s'y établir ; si de nouvelles villes y sont construites, et si l'agriculture doit s'y développer—et je suppose que tout le monde désire que ces progrès se réalisent—les terres qui y seront vendues à l'avenir le seront à des prix plus élevés que ceux de l'année dernière. Toutefois, pour établir la valeur actuelle de ces terres, je calcule que la valeur de la balance des terres octroyées, avec les emplacements de villes futures, les terres qui renferment des mines de charbon, les terres à bois, celles qui ont une valeur spéciale à cause de leur proximité du chemin de fer, la plupart desquelles ne sont pas encore vendues—est de \$49,467,000, formant, si l'on évalue ces terres aux prix déjà réalisés par la compagnie, un total de près de \$67,000,000. Ainsi, les revenus de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique seraient : subsides, \$25,000,000 ; chemins de fer construits par le gouvernement, \$35,000,000 ; produit des terres vendues, \$17,300,000, soit un total de \$77,300,000. La