

fait du contrat que le gouvernement a signé dans la Colombie anglaise—nous avons vu, dis-je, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien se proposait de hâter l'achèvement des extrémités de la ligne. Et qu'est-ce que cela prouve ? Cela prouve que la compagnie ne peut pas croire qu'il y ait des pertes dans les dépenses d'exploitation du chemin de fer ; qu'elle croit que le fait de terminer le chemin de fer cinq ans avant l'époque fixée, ne devra pas causer de pertes dans les dépenses d'exploitation ; et si c'est là la conclusion à laquelle nous devons arriver, n'est-il pas établi que les recherches, les examens, la lumière nouvelle que l'on a jetée sur cette entreprise dans l'espace de moins d'une année, nous ont démontré que la somme, quelle que soit cette somme indéterminée qui a été ajoutée au prix du contrat pour payer les pertes des dépenses d'exploitation, ne devait pas y être ajoutée.

Il en a été ainsi au sujet de la partie est de la ligne.

L'honorable monsieur a révélé quelques-uns des secrets des négociations—secrets qui ont été cachés au parlement lorsque nous avons été appelés à décider cette question—car peu de temps après il nous a dit, au moins il l'a dit à ses amis et le public l'a entendu, qu'il est vrai que les membres du syndicat, pendant les négociations et jusqu'à l'exécution complète du contrat, étaient grandement opposés à tout projet dont le but était la construction du chemin de fer au nord du lac Supérieur, parce que ce projet imposait un lourd fardeau. Néanmoins, nous savons tous qu'ils n'ont pas réussi à réaliser leur désir ; nous savons tous que le gouvernement a insisté pour que cette partie du chemin de fer fût comprise dans le contrat ; que nous avons payé parce que cette section y a été comprise, et que le syndicat pensait que cette proposition était très onéreuse ; que c'était une proposition à laquelle il ne consentirait qu'après avoir reçu une compensation proportionnée pour les travaux qu'on lui demandait d'entreprendre. En conséquence, on doit attribuer une très grande partie des nombreux millions de dollars et des millions d'acres de terre, aux représentations que c'était une partie très onéreuse du marché ; il est aujourd'hui prouvé, d'après les renseignements obtenus par l'honorable, ministre, que c'est une des meilleures parties du chemin et que le syndicat ne s'en dessaisira pas et qu'il est arrivé que ce qui semblait être un mauvais marché, en est un bon.

Encore une fois, c'est la conséquence de ce que l'on n'a pas adopté l'idée que nous suggérons de construire les parties qu'exigeait le développement immédiat du pays, de compléter le chemin depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Winnipeg et d'examiner un peu plus la question avant de faire ce que nous croyions être un marché désavantageux, mais qui, de l'aveu de l'honorable premier ministre lui-même, de l'aveu de la compagnie et du gouvernement se trouve maintenant être un marché beaucoup meilleur même que ne le supposaient à la dernière session ses propres partisans. Ce changement de programme a pour nous un intérêt particulier, car il nous entraîne à faire de nouvelles dépenses.

J'admets volontiers que s'il est vrai que l'on doit favoriser le développement du pays à chaque extrémité, c'est une autre question et ce peut être une bonne raison de nous charger de nouveaux fardeaux. Cependant, il est raisonnable d'observer que c'est un changement grave de programme que celui qui force le gouvernement de faire en quatre ou cinq ans, les dépenses qu'il ne devait faire qu'en dix ans, changement qui crée, pour les quatre années à venir, des dépenses additionnelles de plus de \$8,000,000. L'honorable premier ministre n'affirmera pas, sans aucun doute, que l'intérêt sur l'argent dépensé d'une façon aussi rapide et en sommes aussi considérables, sera payé par les terres ; cet intérêt devra être payé par les taxes imposées sur le pays. Et ce que nous avons dit en diverses circonstances, à la dernière session, au sujet du chemin de fer du Pacifique Canadien, les déclarations contenues dans le discours nous en donnent raison, car, non-seulement ce montant considé-

rable, pour rencontrer l'intérêt, doit être payé par le revenu public, mais les déclarations du discours du trône indiquent qu'une partie considérable de l'énorme somme payée en taxes l'année dernière par le peuple du pays, a été appliquée à la construction du chemin de fer du Pacifique ; c'est l'argent provenant des taxes publiques qui a aidé à construire la partie de ce chemin aujourd'hui en opération.

Nous avons prétendu que le pouvoir donné à la compagnie est extraordinaire ; c'est un fait qui a aussi été vérifié, quoique d'une façon peut-être moins définitive qu'il le sera plus tard.

Je ne parlerai pas des tarifs de transport, mais ils sont très élevés. Je ne sais pas à quelles conditions le gouvernement a sanctionné ces tarifs, mais ils sont tels que, bien qu'il puisse arriver qu'ils soient supportables dans les endroits où les produits de la terre ont une grande valeur et il y en a une quantité considérable à l'acre—et nous ne devons pas oublier que les importations du pays sont, en grande partie, payées par le capital—bien que, dis-je, ces tarifs soient supportables dans ces circonstances et bien qu'ils soient d'une nature moins sérieuse, néanmoins, lorsque le colon est devenu colon, la question qu'il se pose est simplement celle-ci :—“Quelles sont mes taxes annuelles et quels sont les revenus annuels de ma ferme ?”

Nous voyons que la politique du gouvernement a été de donner ce que l'on demandait. Nous voyons les chartes des chemins de fer locaux désavouées ; nous voyons qu'on a mis à profit, dans cette partie du pays, les pouvoirs illimités accordés dans ce marché ; nous voyons les chemins de fer locaux absorbés et il est possible que ceux qui envisageaient avec une grande tranquillité d'âme les conséquences que produirait l'octroi à une compagnie de grands pouvoirs qu'elle exercerait dans un territoire, éloigné de bien, bien des milles, verront un peu mieux, aujourd'hui, les conséquences dangereuses et les fardeaux amers par l'octroi de ces pouvoirs, quand ils constateront que ceux-ci sont exercés à leur porte et que les fardeaux qu'ils créent pèsent sur leurs épaules.

Nous avons dit que le Sault Ste. Marie était le point que l'on devait atteindre, à cette époque, mais la chose a été abandonnée. On nous a répondu que ce qu'il convenait de faire c'était de presser la construction de la ligne sur la rive nord et de se tenir éloigné du Sault Ste. Marie ; et même plus, on nous a dit qu'il était criminel et antipatriotique de discuter le raccordement avec le Sault Ste. Marie et que ceux qui proposaient ce projet—bien qu'à la vérité il y en eût parmi eux un grand nombre qui le demandaient une année avant au Ministre des chemins de fer lui-même—et que ceux, dis-je, qui proposaient ce projet étaient des hommes qui avaient formé une ligue hostile aux intérêts du pays. Cependant nous voyons que le syndicat se propose de se rendre tout près du Sault sur la ligne principale et jusqu'au Sault au moyen d'un embranchement ; et aujourd'hui l'on regarde comme une très bonne chose, comme une excellente chose, comme une espèce d'amélioration, s'il est possible, du programme du gouvernement que l'on adopte un tracé qui lui permette de se rendre près du Sault sur la ligne principale et jusqu'au Sault prochainement.

Nous avons dit que les dispositions au sujet des exemptions, le manque de restrictions dans les conditions relativement aux terres devraient vraisemblablement amener des règlements contraires aux intérêts du public ; et, pour prouver ce que j'avance, je n'ai besoin que de montrer les divers règlements relatifs aux terres promulguées par la compagnie du chemin de fer. Il est vrai, et je m'en réjouis, qu'ils ont été dernièrement modifiés sous des rapports importants ; mais sous leur forme défectueuse ils sont cependant encore du ressort de la compagnie. Nous ne pouvons pas blâmer celle-ci, car nous lui avons donné le pouvoir de les faire, et nous savons qu'il serait de son intérêt de les faire ; le gouvernement est responsable de la chose ;