

Pendant que nous n'obtiendrons que 4 pour 100 pour six ans, le public aura 5 pour 100. Les députés de la droite disent qu'on n'altère pas notre garantie en mettant \$15,000,000 avec nos \$20,000,000. Cela est absurde. Des hommes raisonnables ne feraient pas une telle assertion. C'est essayer de tromper la Chambre et le public que de dire qu'on ne diminue pas la valeur de notre garantie en mettant \$15,000,000 sur un pied d'égalité avec nos \$20,000,000. Nous n'avons pas même des conditions égales. Bien que je n'admette pas la théorie des députés de la droite qui disent que nous serions tenus, comme premiers porteurs d'hypothèques, de payer les actionnaires, au cas de défaut, cependant il découle de cette proposition, que si ce nouvel arrangement manquait, le Canada aurait à payer ces \$15,000,000. Le gouvernement ne peut pas prendre le chemin sans se lier à cela. Il est intéressé comme membre de la société. S'il y a défaut, le gouvernement fédéral fera-t-il marcher l'entreprise avec les autres porteurs de bons de la compagnie, ces gens ayant \$15,000,000 dans la société et le Canada \$20,000,000? Non. Si la compagnie néglige de remplir ses obligations, le gouvernement paiera \$15,000,000 aux porteurs de bons et prendra le chemin. Voilà le résultat pratique. De fait nous nous obligeons en second lieu par l'hypothèque, parce que nous sommes obligés de payer les \$15,000,000, s'il y a défaut, pour obtenir le chemin. C'est un état de choses qui n'est pas satisfaisant. Il ne peut y avoir de doute que, au lieu d'être associés, nous sommes virtuellement deuxièmes porteurs d'hypothèques, vu notre position présente et future à l'égard de cette entreprise. C'est un mauvais arrangement dans tous les cas. C'est une mauvaise chose qu'une société entre le gouvernement et le public; c'est un malheureux arrangement qui ne peut que produire des complications. Quant au prix des garanties, le public peut ne pas les prendre au pair. Il ne les prendrait pas au pair, si l'intérêt était à 4 pour 100 pour six ans, comme nous avons fait. Nous avons pris nos obligations au montant de \$20,000,000 au pair. Il est vrai que nous les avons prises comme garanties, mais nous les avons prises en réalité au pair, sans tenir compte du prix que le public offrirait.

La *Gazette* de Montréal et d'autres organes de la droite, lorsque la proposition a d'abord été faite, dirent que c'était une objection: que si le gouvernement prenait ces garanties il devait les prendre au prix auquel on les mettrait sur le marché. Maintenant on dit que nous devrions les prendre au pair, et sans doute il y a des députés qui prétendent que c'est ce que nous devrions faire. L'époque du paiement est prolongée indéfiniment. Pendant combien de temps les obligations courront-elles? Je ne sais pas. La résolution ne dit pas cela. La compagnie peut émettre des obligations portant hypothèque pour 40 ou 50 ans. Si c'est pour 50 ans notre prêt devient un prêt à long terme. Nous voyons ce que nous faisons, et bien que sir Charles Tupper nous ait dit l'année dernière que nous aurons notre capital et 5 pour 100 d'intérêt, sans l'ombre d'un doute, en 1891, nous voyons maintenant que nous mettons de côté 1 pour 100 d'intérêt, ce qui réduit à 4 pour 100 l'intérêt jusqu'en 1891, et donne virtuellement à la compagnie le pouvoir de prolonger la dette pendant toute la durée des obligations, qui pourrait être de 50 ans. Ensuite, pour les \$9,810,000, nous prenons les terres comme garanties et nous déchargeons effectivement, sinon formellement, le chemin de fer, parce que nous prenons une troisième charge sur le chemin après avoir payé \$35,000,000 et toutes les charges imposées, y compris l'intérêt sur les lignes louées ou achetées et le loyer. Il y a plus que cela; nous avons ici une quatrième charge, parce qu'il y a plusieurs millions d'obligations reposant sur des concessions de terres qui n'ont pas été annulées et \$5,000,000 dans les mains du gouvernement, comme garantie pour l'opération du chemin. Ces obligations restent comme notre garantie. On veut implicitement les détruire et dire qu'il n'y aura plus de sûreté pour l'opération du chemin. Va-t-

M. BLAKE

on renoncer à cette condition du contrat? On ne dit pas cela ici, et, assurément, on n'a pas l'intention de faire cela sans le dire. Ensuite il y a \$5,000,000 de bons dans les mains du gouvernement comme garanties, et ces bons ainsi que ceux qui sont dans les mains du public sont des charges qui, naturellement, excèdent notre obligation pour les \$10,000,000.

Ainsi, vous avez d'abord les frais d'administration des terres; vous avez ensuite le coût de l'intérêt sur le prêt; vous avez ces obligations existantes reposant sur des concessions de terres—les obligations dans les mains du public; vous avez la garantie pour l'opération du chemin de \$5,000,000 d'obligations reposant sur des concessions de terres; et, enfin, vous avez nos propres \$9,810,000, soit en chiffres ronds, \$10,000,000. Voilà les obligations et l'ordre des obligations sur les terres de la compagnie.

L'honorable préopinant a parlé de mon évaluation des terres en 1880-81. J'avais signalé l'évaluation du gouvernement l'année précédente; par conséquent, je me servais de ses propres chiffres et je crois que cela est légitime. Le gouvernement avait évalué les terres à tel et tel prix, et à la session suivante, quelques mois seulement après, aucun changement de circonstances ne s'étant produit, si ce n'est une amélioration, on nous proposa de transférer au chemin de fer Canadien du Pacifique les terres choisies,—rien qui ne fût pas cultivable, rien qu'on ne pût coloniser convenablement, et je répondis: vous venez nous proposer cela comme un avantage. Vous nous avez dit que les terres valaient en moyenne tant d'argent, l'année dernière. Les circonstances sont-elles moins bonnes maintenant? Non; le gouvernement a prétendu qu'elles étaient meilleures. Alors les terres doivent avoir une valeur de tant? Oui; cela ne pouvait être nié. Eh bien, si vous donnez tant de terres à ce chemin de fer et que les terres, dans votre opinion valent tant d'argent, alors, naturellement, vous donnez tant d'argent au chemin de fer.

Tel était mon argument. Mais, je n'ai jamais dit que le prix des terres du Nord-Ouest fût fixe. Au contraire, j'ai fait remarquer que dans diverses circonstances, dans des années différentes, sous des influences différentes, le prix des terres du Nord-Ouest devait varier, et que nous avions à nous occuper des faits tels qu'ils étaient à l'époque où nous étions appelés à nous en occuper. Je ne puis dire ce que les terres du Nord-Ouest rapporteront dans un avenir rapproché ou éloigné, mais je puis mentionner la valeur de quelques-unes de ces terres maintenant. Je dis que la valeur de ces terres dans l'avenir est spéculative; en moyenne, sans doute, la valeur augmentera à la longue, le pays s'améliorera, mais la valeur présente de ces terres, ou celle qu'elles auront dans un avenir prochain, est difficile à déterminer pour moi; mais il y a des députés qui trouvent moyen de résoudre cette question de différentes manières, suivant les exigences de la situation. A la dernière session, j'ai fait remarquer qu'on ne pouvait pas considérer présentement ces terres comme des sources de revenu, pour payer l'intérêt sur le prêt, et, maintenant, après la baisse qui s'est produite depuis la dernière session, et après le soulèvement que l'on a constaté pendant cette session, que pouvons-nous dire de la valeur de ces terres? Je vous donnerai quelques exemples: Prenez la compagnie des terres du Nord-Ouest, qui a obtenu un choix des plus belles terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, en partie le long de la ligne, et en partie dans la meilleure région du sud du Manitoba, et qui, en outre, a obtenu la moitié des intérêts dans tous les emplacements de ville du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'ouest d'un certain point—je crois que c'était Brandon—et qui, avec tous ces avantages, a pu vendre ses terres à un prix net de \$2.23 l'acre, y compris les emplacements de villes. Le capital est de \$7,500,000 payé. Ce stock vaut sur le marché 38 pour cent, ou \$2,850,000.

Comment allouerez-vous pour les emplacements de villes? Mettrez-vous \$650,000? Si vous faites cela, il restera