

verdict qu'il a rendu, prouve d'une façon suffisamment évidente qu'il considère que cette politique répond à ses besoins et à ses désirs, que c'est bien celle qu'il a résolu de maintenir, et que par conséquent elle doit continuer à demeurer pendant les années à venir la politique définitive de la Confédération.

Son Excellence nous parle aussi de son voyage dans la Colombie britannique, des ressources naturelles de ce pays, du développement que lui assure l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que de ce qui a été fait, dans le cours de l'année dernière, pour arriver à ce but. J'ai écouté avec un plaisir plus qu'ordinaire l'exposé qui a été fait à ce sujet par l'honorable député qui a pris la parole avant moi. C'est pour moi une satisfaction, qui sera partagée par chacun des membres de cette Chambre, que d'apprendre que les travaux de construction sont déjà terminés sur une distance de plus de 600 milles à l'ouest de Winnipeg, et que le chemin a été ouvert au trafic et est maintenant en pleine exploitation sur un espace de 1,000 milles à l'ouest du lac Supérieur; que le gouvernement a fait des progrès satisfaisants dans la Colombie britannique et sur la section plus difficile de l'est qui s'étend entre la station Callendar et la ligne partant de Prince Arthur's Landing; que le travail est poussé par cette compagnie avec tant de vigueur et de succès, même pendant de l'hiver que nous traversons; et que de plus, au moyen de la ligne d'embranchement conduisant à Algoma Mills, qui est actuellement en voie de construction, et le service de bateaux à vapeur qui doit être établi sur le lac Supérieur, nous pouvons espérer, vers la fin de la saison prochaine, d'avoir considérablement amélioré nos moyens de transport des produits de l'ouest à nos ports de l'Atlantique. Ces déclarations seront reçues aujourd'hui avec le plus grand plaisir; car elles démontrent que la compagnie à laquelle on a confié l'exécution de cette grande entreprise peut et veut la poursuivre avec succès jusqu'à son achèvement. Leur effet doit être d'affermir la Chambre et le pays tout entier dans la conviction que l'intention de la compagnie est non-seulement d'être fidèle aux conditions de son contrat et d'en remplir honorablement les conditions, mais encore de terminer les travaux de construction et de nous livrer cette grande route nationale, traversant le continent d'une rive à l'autre du territoire canadien, avant l'expiration du délai stipulé pour son achèvement.

J'ai aussi entendu avec plaisir les allusions de mon honorable collègue aux avantages résultant de cette entreprise au point de vue de l'amélioration du pays et de sa colonisation. Nous devons tous contempler avec satisfaction l'étendue et la remarquable fertilité du territoire qui est devenu par ces moyens propre à la colonisation, l'accroissement de la population et l'augmentation de valeur des terres qui en ont été les conséquences, la rapidité surprenante avec laquelle des villages, des villes et des cités ont surgi et se sont accrues en population, en richesse et en importance commerciale. Ces faits doivent tous nous réjouir; mais ils peuvent servir à ceux qui ne regardent pas cette entreprise avec faveur, pour montrer que les profits réalisés par la compagnie sur la transaction seront énormes, et pour prétendre que le gouvernement a manqué de prudence en proposant les conditions du contrat actuel ou en y consentant. Tout ce que je puis dire, c'est que j'espère et désire le succès de tous les efforts tentés dans ce sens, reposant sur les faits que j'ai énoncés. En examinant ce contrat, on voit qu'il repose sur un principe qui sera, je crois, universellement reconnu comme devant former la base de toute transaction commerciale: le principe que les contrats doivent être également avantageux aux deux parties contractantes. On se rappellera qu'à l'époque où ce contrat a été conclu, les terres du Nord-Ouest n'avaient qu'une valeur nominale, et si, depuis, l'augmentation de valeur a été plus rapide qu'on le prévoyait, elle est principalement attribuable au fait que, vu les conditions du contrat, les entrepreneurs furent intéressés à poursuivre ce

M. WOOD (Westmoreland)

travail avec une énergie sans précédents dans l'histoire du monde. Si quelque membre de cette Chambre peut établir qu'à la suite de l'augmentation de la valeur des terres au Nord-Ouest ou de l'accroissement du trafic du chemin de fer dans l'avenir, la compagnie réalisera, pour le travail qu'elle a exécuté et le capital qu'elle a employé, des bénéfices plus considérables que ceux qu'elle espérait, cette information sera de la plus grande valeur, car elle nous permettra de démontrer qu'en même temps et dans la même proportion, les mêmes causes augmenteront la prospérité et multiplieront les avantages qui doivent échoir au gouvernement et à la population de ce pays.

Mais, M. l'Orateur, quelles que soient les différences d'opinion qui peuvent encore exister sur la sagesse de la politique suivie relativement à l'exécution de cette grande entreprise nationale, ou au développement et à la colonisation du Nord-Ouest, il ne doit pas maintenant subsister de doute raisonnable dans aucun esprit au sujet de l'aptitude de ce pays à pourvoir aux dépenses qui ont été faites et à rencontrer les engagements qui ont été contractés pour cette grande entreprise. Les événements qui se sont produits dans le cours de l'année qui vient de s'écouler, le progrès réalisé et l'expérience acquise, doivent tendre à dissiper nos craintes, à exciter nos espérances et à fortifier notre foi à tous dans l'avenir. L'année passée nous a conduits, comme par magie, à la veille du jour où le Nord-Ouest deviendra un grand et florissant marché pour les manufactures de l'est, et où nos villes de l'est consommeront en bien plus grandes quantités les produits de l'ouest. Elle nous laisse dans l'aurore naissante précédant le brillant matin de ce jour où notre population pourra envoyer les produits de ses champs et de ses manufactures par-delà les Montagnes-Rocheuses et les échanger contre l'or de la côte du Pacifique, et où les navires océaniques, en nombre toujours croissant, aborderont non-seulement dans nos ports de mer de l'Atlantique, mais dans ceux du Pacifique, amenant le thé et le sucre, les soieries magnifiques et toutes les richesses des pays étrangers, et emportant le surplus de nos produits sur les marchés du monde.

Le discours fait ensuite mention de l'état actuel des finances du pays. L'honorable ministre des finances traitera cette question longuement et en détail dans son exposé financier. Qu'il me soit permis d'effleurer quelques points relatifs à ce sujet, qui ont une importance et une signification plus qu'ordinaires.

Le revenu de l'an dernier a été beaucoup plus considérable que celui de 1881 ou d'aucune des années précédentes; les recettes provenant de différentes sources se sont élevées à plus de \$33,300,000. Les dépenses pour les frais du gouvernement, l'entretien des édifices publics, les subsides aux provinces, l'intérêt de notre dette et autres charges, accusent aussi une augmentation, mais non dans la même proportion; elles s'élèvent, y compris les paiements au compte du fonds d'amortissement, à plus de \$27,000,000, laissant un surplus de \$6,300,000 pour le dernier exercice. Les rapports du département de l'Intérieur établissent que les recettes provenant de la vente des terres fédérales se sont élevées à \$1,700,000; cette somme et celle qui a déjà été mentionnée constituent un surplus de \$8,000,000 dans le trésor public. Les dépenses pour les travaux publics, y compris les paiements au compte du chemin de fer Canadien du Pacifique et des terres fédérales, sont estimées à \$7,350,000. Le montant qui, ainsi qu'on peut le remarquer, est convenablement imputable au compte de capital, sera couvert par le surplus que j'ai signalé, et si, à la balance du surplus qui restera alors, nous ajoutons les paiements au compte du fonds d'amortissement, le résultat accusera, pour le dernier exercice, une réduction de près de \$1,750,000 sur le montant net de la dette fédérale. Si nous prenons ensemble les années 1881 et 1882, la dépense pour les travaux publics imputables au capital sera de plus de \$15,500,000, et cette somme sera d'autant mieux couverte par le surplus