

tral, qui avait déjà été accordée, et qui porte à \$60,000,000 la subvention en argent. Cela était un renversement complet de toute politique antérieure, parce qu'on avait parlé de \$30,000,000 comme l'extrême limite de ce que nous devions donner, avec une valeur égale en terre, et ici nous avons une politique de construction rapide, d'achèvement en 1891, de subventions considérables, en argent et autrement, et une politique de grands monopoles. L'opposition s'objecte et déclare qu'il ne devait pas y avoir de monopoles.

Nous disions que le pays ne devait pas être lié pendant vingt ans, ainsi que le voulait le gouvernement. Nous disions que l'avenir du pays ne devait pas être entravé, comme on proposait de le faire et comme on l'a fait. Nous disions que le territoire des prairies devait être développé et colonisé, et que pour cela il fallait plusieurs chemins. Nous disions qu'on devait procéder plus lentement à la construction des extrémités du chemin, que le tracé devait être choisi avec plus de soin, qu'on ne devait pas aller aussi vite qu'on le proposait, que les subventions ne devaient pas être aussi considérables; que ces subventions devaient être distribuées de manière à assurer la construction des travaux; nous demandions que l'on construisît d'abord les parties les plus nécessaires et les plus faciles du chemin, et qu'on construirait plus tard les intersections. Nous avons demandé tout cela. Nous disions: il n'y a ici rien de définitif, parce que nous ne savons pas ce que coûteront les travaux du gouvernement, parce que, d'après la manière dont ces subventions sont distribuées, nous n'avons aucune garantie qu'elles assureront l'achèvement du chemin; vous ne faites pas assez de réserve pour les travaux difficiles.

Le gouvernement promettait que cet arrangement était final, il disait que les subventions étaient amplement suffisantes, étaient judicieusement partagées, pour l'achèvement complet et l'équipement raisonnable du chemin, ajoutant que nous serions entièrement remboursés pour nos terres. Il disait que le monopole ne produirait aucun grief; que la compagnie elle-même construirait des embranchements en abondance. Il disait qu'on ne devait pas et qu'on ne pouvait pas entraver le Manitoba, et que cette politique ne s'appliquerait pas à cette province.

Voilà ce que le gouvernement répondait à nos objections. Maintenant, M. l'Orateur, comme on nous a demandé l'an dernier, et qu'on nous demande encore cette année d'accorder des secours importants, et de changer sérieusement la position du pays à l'égard de cette compagnie de chemin de fer, il devient opportun de comprendre quelles étaient les déclarations et les promesses en vertu desquelles le premier contrat a été passé, en autant que les ministres actuels sont concernés.

Le premier ministre a déclaré qu'en se chargeant de l'entreprise, "les entrepreneurs enlevaient en grande partie au pays la responsabilité de la construction du chemin." Mais je vais prouver que la ligne qui a été donnée à l'entreprise a été construite avec notre argent, que le pays n'a été déchargé d'aucune responsabilité sous le rapport de la construction du chemin.

Sir Charles Tupper, calculant le montant d'argent que le Canada aurait à payer pour se décharger de ses obligations concernant la construction et l'exploitation du chemin, disait :

Pour la construction du chemin depuis le lac Nipissingue jusqu'à Fort William, 650 milles, et depuis Selkirk jusqu'à Kamloops, 1,350 milles, 2,000 milles en tout, le gouvernement s'est engagé à payer en plus des \$28,000,000, \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terres, ce qui fait une subvention en argent de \$53,000,000, et en terre, si on évalue les 25,000,000 d'acres au taux d'après lequel ils ont été évalués d'après le contrat de 1873 et l'acte de 1874, \$1 l'acre, une autre subvention de \$25,000,000; ou une somme totale de \$78,000,000 que le Canada aura à dépenser pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voilà à quelles conditions nous devons nous acquitter de nos obligations, 53 millions de piastres en argent, c'est tout ce que nous devons dépenser, et 25 millions d'acres de terre, c'est tout ce que nous devons donner. Nous examinerons

plus tard ce que nous avons réellement dépensé et ce qu'on nous demande encore de donner.

Sir Charles continue ainsi :

Nous avons raison de savoir que cette compagnie jouit de tous les avantages que peut procurer le capital; nous avons raison de savoir qu'on s'est assuré, pour faire réussir cette entreprise, de tout ce que peut faire l'énergie et une connaissance parfaite de cette sorte de travaux.

Il fait ensuite le tableau de ce qui arriverait si des capitalistes anglais, seraient-ils les plus habiles et les plus riches, entreprenaient ce travail. Il démontra qu'ils auraient probablement failli dans l'entreprise, et il prédit une foule de choses terribles dont plusieurs semblent déjà arrivées. Il dit encore :

J'ai la satisfaction de savoir que dans ce pays intelligent, tout citoyen a respiré plus librement lorsqu'il a appris que l'énorme tâche de construire et d'exploiter le chemin devait être enlevée des épaules du gouvernement, et que les dépenses que le pays devait encourir pour cela étaient dans les limites et non pas au delà de ce qu'il est capable de faire, dans sa présente situation financière; à de telles conditions, que le produit de la vente des terres qui seront accordées par le parlement pour la construction de la ligne suffira à payer toutes nos obligations avant longtemps.

On avait pris un engagement lorsqu'on nous a demandé de faire un contrat. Nos obligations étaient de \$53,000,000, et les revenus des terres, avant longtemps, devaient payer jusqu'à un dernier centin de cet argent. Alors, le ministre des travaux publics a pris les armes, et, généralement, il est très prudent et précis dans ses énoncés. Mais, le ministre des travaux publics influencé, je suppose, par l'esprit patriotique dont son collègue, sir Charles Tupper, donnait quelque fois des signes—et le secrétaire d'Etat, dans sa péroraison, a aussi montré qu'il était parfois influencé par cet esprit—le ministre des travaux publics, dis-je, a fait un énoncé très formel quant aux résultats. Il a dit :

D'après le contrat, le montant qui doit être donné au syndicat est de \$25,000,000, et l'étendue de terres, de 25,000,000 d'acres, valant, disons \$1 l'acre. A cela, vous devez ajouter le coût des sections complétées ou dont les travaux s'exécutent aujourd'hui, jusqu'à Burrard-Inlet, s'élevant à vingt-huit millions de dollars, de sorte que tout le montant que ce pays devra dépenser pour compléter le chemin de fer du Pacifique est de \$53,000,000, somme à laquelle vous devez ajouter la valeur des terres, soit un dollar l'acre, formant un total de \$78,000,000.\*\*\* Ainsi, d'après notre système, le chemin de fer du Pacifique sera complètement en entier pour \$78,000,000, avec la garantie que la compagnie qui doit se former, exploitera pour toujours le chemin à l'avenir.

A cette époque, l'on ne disait pas qu'il était anti-patriotique d'insinuer qu'il pourrait y avoir des difficultés au sujet de l'exploitation du chemin. Au contraire, ces honorables messieurs, qui croient qu'il est très anti-patriotique de contester cette question aujourd'hui, ont pris eux-mêmes des garanties au montant de \$5,000,000 que ce chemin serait exploité. Au contraire, ils nous ont dit qu'une somme énorme devait être payée par la compagnie durant les premières années pour exploiter le chemin, et si nous avons payé des subventions considérables et libérales en argent et en terres, ça été pour récompenser la compagnie et la rendre assez forte pour exploiter la ligne. Puis, l'honorable monsieur, dans cet élan de patriotisme dont j'ai parlé, disait :

Désire-t-il (Blake) conclure un marché rigoureux avec ces messieurs? Quelle raison pourrions-nous avoir de chercher à réduire le chiffre de leurs subventions autant que possible, dans le but de faire une pauvre compagnie de leur compagnie? Il est de l'intérêt du pays, que la compagnie soit en état de construire le chemin de fer et de l'exploiter dans la limite, afin qu'elle ne revienne pas nous trouver chaque année pour nous demander de nouvelles conditions. Nous désirons régler définitivement la question, etc.

C'étaient là les opinions du ministre des travaux publics sur la question. Pourquoi réduire le chiffre des subventions données à la compagnie? Traitons-la libéralement; n'en faisons pas une pauvre compagnie; faisons-en une compagnie riche, assez puissante pour qu'elle ne revienne pas nous trouver chaque année, pour qu'elle ne revienne pas, par exemple en 1884, ou en 1885, ou en 1886; pour qu'elle ne revienne pas tous les ans nous demander de nouvelles conditions. Nous désirons régler définitivement toute la question. Est-ce que l'honorable monsieur a réglé définiti-