

ces considérations de côté lorsqu'il est question d'estimation ? Ne devez-vous pas prendre en considération, les dépenses le prix de la main-d'œuvre, le prix des matériaux, le prix des rails, lorsque vous étudiez l'estimation du coût d'un chemin ? Ce que nous avions à faire, c'était de déterminer le prix à l'époque et dans les circonstances où la construction avait lieu.

L'honorable ministre dit qu'en cette occasion j'ai porté le prix du chemin à \$120,000,000 et qu'il ne coûtera que \$53,000,000. Que veut-il dire par là ? Quel est son but en mettant ces deux sommes en regard ? J'ai donné les estimations des ingénieurs pour la construction du chemin par la passe de la Tête-Jaune pendant les années antérieures ; cette estimation était de \$120,000,000, et personne n'a jamais prétendu que ce n'était pas un état exact des estimations.

L'honorable ministre a dit que j'avais évalué le coût du chemin, en y engageant ma réputation, à \$120,000,000, et aujourd'hui ce chemin ne coûte que \$53,000,000 au pays. Je parlerai tout à l'heure de ce qu'il coûtera au pays ; mais supposons qu'il ne coûterait que \$53,000,000, je voudrais savoir pourquoi on a mis ces deux sommes en regard ? Ai-je dit que le chemin coûterait \$120,000,000 au pays ? J'ai seulement dit ce que coûterait le chemin, mais s'il est construit par une compagnie qui paie une partie du prix c'est bien différent que s'il est construit et payé entièrement par le pays ; et cependant l'honorable ministre met les deux sommes en regard l'une de l'autre.

Il parle ensuite de la valeur des terres de chemins de fer. Je parlerai plus tard de cette question. Mais si vous voulez me le permettre, M. l'Orateur, j'en dirai un mot de suite.

J'ai été étonné d'entendre l'honorable ministre faire cette déclaration, et s'il ne m'avait pas devancé, je me proposais de faire moi-même sur le patriotisme le sermon qu'il vient d'infirmer aux députés de l'opposition ; je ne l'aurais pas fait dans son langage admirable, mais en me rapprochant de ses brillantes qualités oratoires, autant que me le permettent mes humbles talents.

Il nous a dit que nous n'avions pas à craindre que nos terres arables du Nord-Ouest soient sans valeur, car elles ne sont pas en très grande quantité ; on est dans une grande erreur à ce sujet ; la moitié sont des rivières, des lacs, des marais, et la moitié de l'autre moitié, si je me rappelle bien, était des pâturages ; cela ne reste que quatre-vingt millions d'acres de terres arables.

C'est ainsi qu'il déprécie ce pays, qu'il diminue nos ressources, qu'il amoindrit notre actif, nous réduisant à seulement 80 millions d'acres de terres arables dans le Nord-Ouest, lorsque encore et encore nous avons entendu la voix tonnante du haut commissaire nous parler de centaines de millions. Seulement que 80 millions ! La pauvre petite somme de 80 millions qui seront bientôt pris par, j'ai oublié par combien de familles il nous a dit qu'elles seraient prises ; ainsi nous pouvons nous attendre à voir la valeur de ces terres augmenter, parce que la quantité disponible ne dépassera pas la demande. Il est consolant d'apprendre cela. Nous retirerons plus de nos terres parce qu'elles seront prises, parce qu'elles seront bientôt épuisées. Après tout ce qui a été dit et fait, j'ai toujours cru que le premier soin du Canada à l'égard du Nord-Ouest, était d'y mettre des colons qui deviendraient prospères et dont la richesse et les droits qu'ils paieront enrichiront le pays ; que le but principal de notre politique dans le Nord-Ouest, le but auquel tous les autres doivent être subordonnés, doit être de garder la terre pour les colons et de donner toutes les facilités pour fournir des établissements.

Mais si notre actif ne se compose que d'une si petite ferme, aussi petite que le dit l'honorable ministre, il serait peut être mieux de s'occuper un peu moins des colons et de tâcher d'avoir pour nos terres plus qu'il n'était possible lorsque nous croyons en avoir plusieurs centaines de millions.

L'honorable ministre dit ensuite que ce côté n'a pas besoin de chemin à l'est de Callander, mais seulement un chemin

M. BLAKE

local. Où voit-il cela ? Il semble croire d'abord qu'il est absolument nécessaire qu'il n'y ait qu'un chemin de fer, et ensuite que si le chemin doit être unique, il faut qu'il le soit au prix de grandes dépenses.

J'ai toujours cru qu'on pouvait faire des arrangements et peut-être y en a-t-il eu, car nous ne connaissons pas encore tout les mystères de ces transactions, en vertu desquels les chemins de fer existant, lorsque leur utilité et leur valeur se trouvent de beaucoup augmentées en devenant partie d'une ligne principale, pouvaient devenir partie de cette ligne principale, si les propriétaires du chemin deviennent actionnaires de la ligne principale en donnant leur propriété comme mise de fonds.

Mais l'honorable ministre croit que ce n'est qu'en payant en argent comptant, que la compagnie doit prendre sur ses ressources ou ailleurs, que cela peut se faire ; et j'ose même dire que cette idée fera du chemin. Puisque nous voyons que la subvention de la ligne courte doit être doublée cette année, je ne serais pas surpris d'apprendre qu'une proposition doit être faite pour acheter la ligne du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer pour acheter les lignes des Cantons de l'Est, pour affecter un crédit de l'argent du public pour acheter ces lignes qui doivent recevoir une plus-value considérable en devenant partie d'une ligne directe ; leur valeur sera augmentée par la transaction et alors il nous faudra payer plus par la suite de cette augmentation de valeur.

Cela me paraît découler de la manière d'argumenter de l'honorable ministre ; et d'après son discours cela me paraît évident. Il dit ensuite : La compagnie avait donné beaucoup plus que cela ; elle a acheté un chemin de 345 milles allant à Montréal. J'ai été surpris de voir que l'honorable ministre ne nous faisait pas profiter de toutes ses connaissances sur ce sujet. Comment a-t-il pu faire pour oublier le chemin de fer des Laurentides ? Je croyais qu'il connaissait cette question. Je croyais que c'était la portée de la question qu'il connaissait le mieux. Mais en parlant des acquisitions du chemin de fer du Pacifique canadien, dans la section est, il n'a rien dit de l'achat du chemin des Laurentides pour environ \$300,000. A la même époque la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique acheta du gouvernement de Québec, dont il était premier ministre, le chemin d'Ottawa à Montréal, et elle acheta aussi, en vertu d'un acte passé par lui, le petit chemin des Laurentides, dont elle avait besoin, pour me servir d'une expression vulgaire, autant qu'un crapaud a besoin d'une queue ; et ce chemin a été grassement payé aux amis de l'honorable ministre.

Il a aussi fait remarquer qu'une nouvelle politique avait été inaugurée en 1881. J'ai dit que lorsque le gouvernement actuel monta au pouvoir en 1878, sa politique à l'égard du Pacifique canadien avait été relativement prudente. Je pourrais vous citer de longs discours sur la nécessité d'aller lentement et d'agir avec prudence ; mais en 1881, le gouvernement fit le grand saut et inaugura la politique des contrats, la politique de la construction rapide et de l'achèvement en 1891 ; une politique de contrats avec énormes subventions en argent, si nous comptons comme argent comptant les travaux que le gouvernement devait construire ; car si le gouvernement ne les avait pas construits la compagnie aurait été obligée de les construire ; ainsi cela équivalait à une subvention en argent ; on a donc adopté une politique de subventions en argent dépassant tout ce qu'on avait jamais imaginé à propos du Pacifique canadien.

On avait parlé de \$25,000,000 ou \$30,000,000, mais d'un seul coup on proposa de donner \$25,000,000 en argent, \$28,000,000 en travaux, et de payer les arpentages et les exploitations, environ \$3,500,000. Nous trouvons aujourd'hui que les travaux du gouvernement ont coûté \$29,500,000, de sorte que nous arrivons à \$33,500,000 en argent, ou \$58,500,000 en tout. Je dis que le gouvernement proposa cette politique, et à cela il faut ajouter la subvention au Canada Cen-