

M. CASGRAIN : Nous avons la garantie.

Sir HECTOR LANGEVIN : Sans doute nous avons la garantie ; mais peut-être que l'honorable député aimerait mieux les voir venir nous demander des conditions plus avantageuses. Je ne suis pas de cet avis ; le gouvernement non plus.

Il dit encore :

J'ai démontré de plus, non seulement que le chemin de fer sera construit par le syndicat, mais qu'il sera exploité pour toujours, et nous avons entre les mains assez de garanties pour assurer ces deux résultats.

Maintenant, il est tout à fait évident que les honorables ministres ont donné ces assurances, ils ont trompé et induit en erreur leurs partisans ; car en 1884 il se trouve que semblable garantie n'existe pas. Nous découvrons ce soir que les honorables ministres sont tout à fait à la merci du chemin de fer du Pacifique canadien, et sont résolus, que l'intérêt du pays l'exige ou non, de donner au chemin de fer du Pacifique canadien tout ce qu'il exigera. En 1880 l'opposition était tout à fait convaincue de la témérité des honorables membres de la droite. Nous savions qu'ils ne s'arrêteraient devant rien pour atteindre leur but ; nous savions qu'ils n'hésiteraient pas à violer un acte du parlement, et la déclaration solennelle du parlement à l'effet que les fardeaux du peuple ne seraient pas augmentés par la construction de cette voie ferrée ; nous savions qu'ils se proposaient de créer cette grande corporation et de l'utiliser une fois créée, de sorte que nous avons protesté en disant qu'aucun contrat ne devrait être conclu et que le gouvernement ou le parlement du Canada ne devrait contracter aucune obligation qui serait une violation des conditions auxquelles la Colombie Anglaise est devenue partie intégrante de ce pays, savoir : que la dette nationale et le taux de l'impôt ne seraient pas augmentés. Quelle a été la réponse qu'on nous a donnée ? Voici ce que l'honorable ministre des chemins de fer nous a répondu :

Nous voulons dégager le Canada de toute responsabilité dans la construction future du chemin de fer. Et juste au moment que nous déchargeons nos épaules de toute responsabilité pour en charger les épaules de la compagnie, je demande à la Chambre de nous dire franchement si elle ne croit pas que nous devions autant que possible mettre ces messieurs dans une position aussi avantageuse pour la construction de la voie ferrée que celle que nous occupons nous-mêmes.

L'honorable ministre a-t-il réussi ? Non, monsieur ; quel a été le résultat de la ligne de conduite qu'il a adoptée ? Le résultat a été que trois ans après nous avons eu une demande pour un montant additionnel de \$30,000,000, et que cette année nous avons une nouvelle demande de \$5,000,000.

Nous avons démontré de plus que la section des montagnes ne devrait pas être construite avant l'achèvement de la section des prairies ; nous savions que s'il en était autrement le coût de la construction pèserait sur le peuple et que les intérêts du pays en souffriraient ; mais nous avons protesté en vain. Quelles en sont les conséquences aujourd'hui ? Il n'y a pas un homme intelligent au Manitoba ni au Nord-Ouest qui n'admettra pas que c'est une erreur colossale que de construire les sections des montagnes avant que les sections des prairies et les embranchements s'étendant au nord et au sud de la ligne fassent construites, assurant ainsi la colonisation des prairies du Nord-Ouest par une population active et prospère. Je dis que c'était une erreur colossale que d'encourager la colonisation des endroits entourés par des barbares féroces et indomptés. En 1880 nous avons protesté contre le fait qu'on accordait à cette compagnie le monopole de la construction de tout les chemins de fer situés au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. Le premier ministre nous a dit alors que nos craintes à ce sujet étaient dénuées de fondement. Que nous ne pouvions tenir le Manitoba en échec. Quel en a été le résultat ? Le résultat de ce monopole a été de créer des mécontentements d'une extrémité à l'autre du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Le résultat a été d'endiguer le courant de l'immigration qui sans cela aurait afflué dans cette région, de retarder la croissance et la prospérité du pays. Il est tout à fait inutile pour nous de dépenser des centaines de milliers de

M. CAMERON (Huron)

dollars pour encourager les immigrants à quitter leur foyer dans les vieux pays pour venir se fixer au Nord-Ouest, lorsque nous ne pouvons leur offrir des communications par voie ferrée. Le premier ministre du Manitoba, discutant la politique des honorables membres de la droite, dit :

Maintenant nous sommes à la veille d'une crise d'où nous devons sortir dans une condition meilleure ou pire. Cependant les masses ne se lèveront pas pour maintenir leurs droits avant qu'elles sachent à quoi s'en tenir sur leur condition. Le temps est arrivé où le Manitoba doit être placé sur un pied d'égalité avec les autres provinces de la Puissance. Pas un seul arrivant n'a été trois semaines dans la province avant d'avoir réclamé les droits du Manitoba aussi hautement qu'il blâmait cette province avant son arrivée. Les yeux du cultivateur ont été ouverts et il a été effrayé de la perspective. Ces questions devraient attirer l'attention sérieuse non seulement du gouvernement provincial, mais encore du gouvernement fédéral.

Telles sont quelques-unes des circonstances dans lesquelles le contrat de 1880 a été ratifié, quelques-unes des protestations qui ont été faites, quelques-unes des réponses qui ont été données, et quelques-unes des conséquences qui en sont résultées. J'ai attiré l'attention de la Chambre sur les circonstances dans lesquelles le contrat de 1880 a été ratifié ; j'ai démontré que le consentement du parlement a été obtenu au moyen de promesses, d'engagements et d'assurances de la part des honorables membres de la droite, promesses, engagements et assurances qui étaient tous dénués de fondement.

J'ai démontré que les concessions, les privilèges, les monopoles et les exemptions étaient tout simplement énormes, plus du double de ce qui eût été suffisant pour construire le chemin de fer. Je dis de plus que les ressources placées à la disposition du chemin de fer du Pacifique canadien par le peuple étaient hors de toute proportion avec le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Qu'il me soit permis de démontrer en peu de mots quel était le coût de la construction et en quoi consistaient réellement ces ressources. Je sais que mon honorable ami de Durham-Ouest a donné ses propres chiffres à ce sujet ; je sais qu'il a traité la question et que personne ne peut la traiter d'une façon plus habile que lui, mais j'ai moi aussi consulté les documents soumis par le chemin de fer du Pacifique canadien au parlement, et j'ai fait des calculs dont le résultat total a été en substance le même que celui auquel est arrivé mon honorable ami, et virtuellement le même que le tableau fourni par le président de la compagnie aux actionnaires à Montréal, le 13 juin dernier. Je me propose de soumettre un tableau précis du prix de revient du chemin de fer et des ressources que le pays a mises à la disposition de la compagnie.

Le coût des sections du gouvernement, c'est-à-dire de ces parties de la ligne-mère qui devaient être construites par le gouvernement, s'élève à la somme de \$33,500,000. Ceci comprend naturellement le coût des études de lignes. Je sais que l'honorable ministre des chemins de fer a protesté pendant la dernière session contre le fait qu'on ajoutait cet item au coût de la section du gouvernement ; mais vous ne pouvez construire un chemin de fer sans faire d'abord des études de ligne, et leur coût doit être ajouté au coût du chemin. Le coût des sections construites et devant être construites par la compagnie est estimé à \$51,500,000, le coût de l'équipement est de \$8,000,000, soit un total de \$93,000,000 pour construire et équiper le chemin de fer du Pacifique canadien de Callander à l'océan Pacifique. Considérons un instant les ressources placées à la disposition de la compagnie pour construire et équiper ce chemin.

Nous avons donné à la compagnie en lignes construites et devant être construites par le gouvernement, y compris les études de lignes, \$33,500,000, \$25,000,000 de subvention en argent, 25,000,000 d'acres des meilleures terres du Nord-Ouest. En estimant ces terres à \$2 l'acre cela donnerait \$50,000,000. Je remarque dans le rapport produit l'année dernière par la compagnie que la vente des terres a produit une moyenne de \$2.36. Le président de la compagnie dit que les terres vendues cette année ont produit une moyenne