

Port-Moody, en chiffres ronds, et je demanderais à cette Chambre quel est le développement actuel et quelles sont les perspectives immédiates pour le trafic local sur ces 2,000 milles de la ligne. Je n'ai pas besoin de poser la question, et certainement que je n'ai pas besoin de donner la réponse. Il y a des capacités aux deux extrémités de la ligne; il y a un avenir pour les deux extrémités de la ligne; mais construit, comme il l'a été, construit avec précipitation comme il l'a été, avec la précipitation insensée qui le caractérise. On a maintenant environ deux cent millions d'âmes pour le trafic local.

L'honorable monsieur a mis en comparaison les perspectives immédiates du chemin de fer du Pacifique canadien avec celles du *Northern Pacific*. Le *Northern Pacific* a, sur un parcours considérable, grâce aux circonstances dont j'ai parlé—et qui donnent à toutes les compagnies de chemins de fer, plus ou moins, l'avantage de commander la situation et un monopole virtuel jusque dans une certaine mesure, dans de certaines limites—le pouvoir d'exiger des taux élevés et déraisonnables pour une partie considérable du trafic; c'est à cela que sont dus les gros profits comparés au tonnage transporté, qu'on voit que le *Northern Pacific* réalise. Mais le *Northern Pacific* a pour tributaires environ 2,000,000 d'âmes, plus ou moins, pendant que, de Callander à Port-Moody, le chemin de fer du Pacifique canadien passe à travers une population d'environ 200,000 habitants, tributaires de sa ligne. Voilà la différence, et nous voulons ajuster cette différence par une augmentation de la population qui sera tributaire du chemin, avant de nous attendre à des résultats comme ceux dont a parlé l'honorable monsieur. De sorte que le chemin de fer du Pacifique canadien à un trafic, pour la population locale, provenant de 30 habitants par mille environ, pendant que le Minnesota a, sur le parcours du chemin de fer, une population de 300 habitants par mille, le Dakota d'environ 350, le Montana 350, et l'Illinois 370 par mille.

À moins de prétendre qu'on va exiger de 200,000 habitants autant de recette que de 2,000,000, on ne peut raisonnablement comparer aujourd'hui les perspectives de trafic du chemin de fer du Pacifique canadien, pour ce qui concerne les affaires locales, avec celles du *Northern Pacific*. Il s'agit de connaître les taux que l'on peut exiger pour le trafic qu'il y a à faire. Dans quelles proportions les perspectives de trafic local ont-elles changé depuis 1883? So sont-elles beaucoup améliorées depuis? Je le nie, et je vais le démontrer d'une façon concluante et non contestable quand je parlerai de la question des terres. S'il en est ainsi, je signale encore une fois les paroles de sir Charles Tupper, prononcées il n'y a que deux ans, lorsqu'il a dit:—

Je n'hésite pas à dire que le tarif déposé en ce moment sur le bureau de la Chambre ne peut rapporter de profit au chemin de fer du Pacifique canadien, et ne le fera pas avant un nombre d'années considérable.

C'était là ce que disait le gouvernement il y a deux ans. Maintenant, pourquoi?

Il serait impossible, tant qu'une forte population ne se rendra pas dans ce pays, de faire un tarif qui serait profitable à la compagnie.

Observation très sensée et dans laquelle je concours entièrement, mais que les honorables messieurs de la droite semblent presque vouloir répudier—

Parce que les difficultés climatiques du pays sont telles que je n'hésite aucunement à dire que le coût du transport par tonne par mille serait de quatre ou cinq fois aussi considérable dans le Nord-Ouest, avec la population clair-semée qu'il contient actuellement et la petite quantité de trafic, qu'il le serait pour le chemin de fer le Grand Tronc, avec la quantité énorme de trafic que je suis heureux de le voir faire, et le climat plus doux dans lequel il opère.

Je ne pense pas que le climat du Nord-Ouest ait changé beaucoup depuis que sir Charles Tupper a prononcé ce discours il y a deux ans. Je ne pense pas que les perspectives d'une colonisation immédiate soient devenues beaucoup plus brillantes dans le cours des quelques derniers mois. Donc ce discours au sujet des difficultés climatiques, du trafic du

chemin de fer, établit que ce trafic ne sera pas assez considérable pour payer, pendant combien de temps? pour un nombre considérable d'années; jusques à quand? jusqu'à ce que cette population clair-semée du pays se soit changée en une population dense; pourquoi ne pourrait-on pas faire un tarif qui aurait payé? parce que si on faisait un tarif qui rapporterait des bénéfices par le fait qu'on supposerait que des marchandises seraient transportées, on le ferait si élevé qu'on empêcherait ce transport de marchandises; on tuerait la poule aux œufs d'or; on empêcherait la colonisation du pays. Ce discours et ce raisonnement sont encore vrais aujourd'hui. Il faut tenir compte des perspectives de colonisation, à partir du bord de la mer, où les produits du cultivateur ont à payer un taux de transport considérable afin de se rendre au marché; il faut des taux peu élevés; par conséquent il faut que le chemin de fer ait un tarif peu élevé si on veut que le pays prospère. Sir Charles Tupper avait donc parfaitement raison lorsqu'il a dit que nous ne pouvions pas faire un tarif qui mettrait le chemin de fer du Pacifique canadien en état de rapporter des profits avant quelques années. J'espère que la respectable autorité que j'ai citée va me dérober à l'accusation de manquer de patriotisme pour avoir dit de simples vérités.

J'espère m'échapper sous le manteau de sir Charles Tupper, qui parlait comme truchement des vues du gouvernement, qui parlait en sa qualité ministérielle, sous sa responsabilité de ministre, ayant pour collègues les membres actuels du gouvernement, moins le secrétaire d'État; j'espère qu'aujourd'hui qu'il est en Angleterre on ne répudiera pas cette déclaration. Les messieurs de la droite l'ont applaudi alors. Est-ce qu'ils la répudient maintenant, et s'il ne la répudient pas, comment peuvent-ils être d'accord avec les énoncés faits hier par le secrétaire d'État. Il fallait alors faire un plus grand nombre de lignes pour amener plus de monde, il fallait une politique qui pût satisfaire les gens qui se trouvaient dans le pays. Mais au lieu de s'occuper des colons qui s'y trouvaient, au lieu d'admettre le fait cardinal que le meilleur moyen de faire connaître le Nord-Ouest était d'aider aux habitants du pays pour qu'ils fissent savoir à ceux des pays d'où ils venaient que c'était ici la terre promise, la terre où coulaient le lait et le miel, et pour qu'ils engageassent leurs anciens voisins à venir ici; au lieu de reconnaître la chose au sujet des arpentages, des loyers de terres, des communications par chemins de fer, de l'ouverture des terres à la colonisation, des tarifs, de vingt autres questions administratives et législatives, il fallait s'occuper de contenter le colon.

Les honorables membres du gouvernement se sont trouvés tellement surexcités de ce qui leur est arrivé en 1881, 1882 et 1883, qu'ils se sont mis à faire arpenter soixante ou soixante-dix millions d'acres de terre, et qu'ils n'ont pas pu avoir un seul homme pour faire arpenter les vieux établissements du pays ou les colons criaient après l'arpentage. On a laissé les pionniers du pays sans arpentage parce que les arpenteurs étaient à arpenter township sur township là où il n'y a pas un seul homme aujourd'hui; ceux qui s'y trouvaient sont devenus mécontents, et cette politique a produit les plus mauvais résultats. Il en a été ainsi pour les compagnies; la compagnie du chemin de fer du Pacifique et le gouvernement ont adopté ensemble cette politique; on voit que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien appuie la compagnie des terres du Nord-Ouest, qui nous a causé plus de tort sur le marché anglais que n'importe quelle autre compagnie récemment formée, dont les actions sont actuellement sur le marché anglais à 38, dont les actions ont été largement achetées en Angleterre par des gens à qui on avait représenté des choses qui sont loin d'être réalisées; on voit des hommes influents, des hommes politiques, qui siègent derrière et qui appuient les membres du gouvernement, créer des compagnies de colonisation, des compagnies de terres; obtenir des concessions forestières, des ranches, des houillères, créer des compagnies de chemins de fer locaux