

tendu, l'Acte cédaient 56,000,000 d'acres, au lieu de 54,000,000, il faudrait ajouter \$5,000,000 à ce montant.

Le contrat Allan se répartit comme suit : subvention en espèces, \$30,000,000 ; terres, 50,000,000 d'acres, à \$2.50, \$125,000,000 ; total, \$155,000,000.

Voici maintenant les conditions du syndicat : subvention en espèces, \$25,000,000 ; lignes construites par le gouvernement, \$28,000,000 ; terres, 25,000,000 d'acres, à \$3.18, \$79,500,000 ; total, \$132,500,000.

Ce contrat est donc plus avantageux de \$49,500,000 que la convention Mackenzie et de \$22,500,000 plus avantageux que le contrat Allan.

J'ai dit que le projet actuel est plus pratique. Le contrat Allan n'a pas réussi parce que les capitalistes européens n'ont pas voulu s'engager dans l'entreprise. L'offre Mackenzie n'a pas réussi, parce qu'aucun entrepreneur n'a voulu se charger de construire.

Dans le cas actuel, on a trouvé capitalistes et entrepreneurs, et, chose importante à considérer, au nombre des personnes engagées dans l'entreprise, il y a des capitalistes français, allemands et anglais dont l'influence contribuera beaucoup à nous amener une immigration.

L'ancienne administration n'a-t-elle pas dépensé \$1,000,000 pour amener dans le pays 65,000 immigrants à peine ? A ce taux, on voit ce qu'il faudrait dépenser pour amener au Nord-Ouest les 3,000,000 d'immigrants nécessaires pour fournir à la ligne un trafic suffisant.

Mais on nous dit qu'une autre compagnie propose sérieusement de construire la ligne à des conditions meilleures que celles qu'on nous propose. Il en est toujours ainsi. Il y aura toujours des enchérisseurs après adjudication ; il y aura toujours des offres après qu'un contrat est arrêté ?

J'ai dit que ce contrat est plus complet que les autres. Il n'exige aucunes négociations ultérieures. La compagnie est formée et prête à commencer les travaux. Ses arrangements financiers sont complets, nous dit-on ; et elle n'attend que la ratification du contrat pour commencer ses opérations.

Je ne puis croire que l'offre du nouveau syndicat soit faite de bonne foi. Je n'y vois qu'un cerf-volant politique dont les députés de la gauche tiennent la ficelle ; tandis que ces obligeants capitalistes font souffler le vent. Si je pouvais croire que cette nouvelle proposition sera vigoureusement et honnêtement mise à effet ; si je pouvais croire qu'elle n'implique pas nécessairement le retour au pouvoir des chefs de la gauche et la perte de millions et de millions pour leur pays, par suite de leur mauvaise administration et de l'abrogation de notre tarif qui commence à nous faire sortir de la dépression et à nous ouvrir de nouvelles et heureuses perspectives ; si je pouvais croire que cette proposition n'est pas le coup de mort du projet de relier l'Atlantique au Pacifique par une voie ferrée continue, établie sur le territoire anglais, alors je pourrais songer à voter contre la proposition qui nous est soumise par le très honorable chef de la droite.

Mais, alors même, j'aurais à considérer quel effet aura le nouveau projet, aux yeux du monde entier, sur l'état moral et matériel de mon pays, et j'avoue que pareille considération suffirait pour me décourager. Je crois que les ministres ont agi strictement dans les limites du pouvoir dont ils sont revêtus comme représentants d'une Chambre qui leur a donné sa confiance, et dans les limites du pouvoir que leur ont conféré les résolutions et les Actes adoptés par les Chambres depuis l'origine de ce projet.

Munis de ces lettres de créance, ils se sont rendus en Angleterre où ils ont négocié un marché avantageux qu'ils nous demandent aujourd'hui de ratifier et, selon moi, nous n'avons d'autre chose à faire que de nous rendre à leur désir.

En refusant de ratifier le contrat ainsi négocié et finalement arrêté, nous proclamerions que le gouvernement ne mérite pas notre confiance, et nous mettrions l'administra-

tion actuelle et toutes celles qui pourraient lui succéder, dans une position où il leur serait excessivement difficile de traiter avec les capitalistes du monde civilisé.

On n'a pas ménagé les insinuations et les calomnies en parlant des détails de cette mesure. Le député de Durham-Ouest (M. Blake) a timidement insinué, sinon affirmé audacieusement—mais je crois qu'il n'oserait pas formuler clairement pareille accusation—que nous n'avons point de garantie suffisante de l'achèvement de la ligne ; en même temps, lui-même et d'autres députés de la gauche ont déroulé devant nous la longue et fatale liste des exemptions accordées à la compagnie.

Ils nous ont parlé de cette clause qui interdit, pendant vingt ans, la construction de toute autre voie ferrée au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, à partir d'un point situé sur cette dernière ligne ou dans le voisinage, sauf les lignes qui auront la direction sud-ouest ou ouest-sud-ouest. Ils nous ont parlé du pouvoir accordé à la compagnie de construire et exploiter des embranchements sur leur ligne à partir de tout point situé sur sa ligne, pour aboutir à un point quelconque du Canada. Ils ont parlé de l'exemption de taxes à perpétuité sur les stations, ateliers, hangars et autres dépendances de la ligne, pendant vingt ans après que la Couronne aura fait à la compagnie certaines concessions de terres dans les territoires du Nord-Ouest, à moins que les terres ne soient autrement vendues ou occupées. Ils nous ont parlé de la promesse faite par la compagnie de céder à la compagnie les terres requises pour la voie de ces embranchements et pour les stations, ateliers, hangars et autres dépendances nécessaires à l'exploitation de ces embranchements, en tant que ces terres appartiendront au gouvernement. Ils nous ont parlé de la restriction qui empêche le gouvernement de modifier le tarif de la compagnie, une fois qu'il l'aura accepté, jusqu'à l'époque où ce tarif produira dix pour cent par année de profit sur le capital dépensé pour la construction de la ligne. Ils nous ont parlé des facilités que le gouvernement accorde à la compagnie pour ses règlements de comptes. Ce sont là, je l'avoue de grands avantages. Mais on a pu les exagérer ; on les a exagérés, je pense.

La discussion a démontré, je pense, que les députés de la gauche ont beaucoup exagéré la valeur de ces concessions. Mais supposons qu'ils n'aient point exagéré ; à quelle somme ont-ils évalué l'ensemble de ces concessions ? On nous a dit qu'un membre du syndicat les évaluait à \$5,000,000 ; certains députés les ont évaluées à \$15,000,000, d'autres à \$25,000,000. On a voulu augmenter nos appréhensions à l'extrême, à propos de ces concessions formidables. On nous a répété à satiété, le chef de l'opposition nous a affirmé, avec toute l'autorité qui lui donnent ses vastes connaissances légales, que nous n'avons point de garantie de l'achèvement des travaux ; que la compagnie peut construire la section facile de la ligne, la section des prairies, recevoir la forte subvention en espèces et en terres, puis renoncer à construire les extrémités de la ligne.

Voici ce qu'a dit le député de Durham-Ouest à ce sujet :

« Il y a, ce me semble, privilège d'abandon en pratique, parce que je ne vois aucunement, dans le contrat, que le gouvernement se soit réservé le droit de rémérer sur la ligne et les terres, dans le cas où la compagnie ne construirait pas les sections extrêmes, après avoir construit la section intermédiaire. »

Or voici ma réponse : si, par ce contrat, le gouvernement s'était réservé le droit de rémérer, dans le cas où la compagnie ne remplirait pas cette partie de la convention, je me serais attendu à ce que le député de Durham-Ouest (M. Blake) dénonçât ce détail comme une énorme bévue. Je me serais préparé à l'entendre blâmer hautement le gouvernement d'avoir payé—comme il l'aurait prétendu—à cette compagnie une somme suffisante pour construire la ligne en réalisant des profits, pour la libérer ensuite de la seule charge qui lui est réellement imposée, celle d'exploiter la ligne après qu'elle sera construite.