

droite. Quels que soient les arrangements que l'on fera avec n'importe quel chemin de fer concernant une concession gratuite de terres, j'espère qu'ils seront accompagnés de restrictions propres à assurer l'ouverture de ces terres à la colonisation à des prix fixes et modérés. Je maintiens que ceci est de la plus grande importance. Nous avons assez souffert dans le Nord-Ouest, parce que nous n'avons pas eu ceci constamment devant nous comme un principe vital dans la politique du pays concernant les terres et les chemins de fer. Ce serait plus qu'une faute de répéter aujourd'hui l'application de cette politique; ce serait un crime. J'espère que le rêve d'or ne s'est pas tout à fait effacé, et que le gouvernement n'a pas compris trop tard les exigences de la situation, car j'ai toujours cru que l'établissement rapide de cette contrée exigeait qu'elle fût sillonnée de nombreuses voies ferrées, et j'ai déclaré ici, il y a plusieurs années, que vous pouviez aussi bien parler d'établir rapidement le Nord-Ouest au moyen d'un chemin à charrettes qu'avec une seule voie ferrée.

L'honorable premier ministre n'a rien dit cette fois dans le discours du Trône, touchant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique—et je l'en remercie beaucoup. Nous craignons un peu d'apprendre quelque chose à ce sujet. Nous avons été rassurés en apprenant que la compagnie avait, durant une certaine période, réalisé \$300,000 ou \$900,000 de profit net. Nous avons été rassurés en apprenant que ces profits permettraient à la compagnie de payer ses dividendes de février, en sus du dividende de garantie, \$825,000, formant, pour ceux qui ont des intérêts dans cette entreprise, un profit de 11 à 12 $\frac{1}{2}$ pour 100, selon le prix qu'ils avaient payé pour leur sécurité. Nous sommes heureux de voir, par cette heureuse omission dans le discours du Trône, que l'on ne nous demandera pas de dénouer de nouveau les cordons de notre bourse. Nous sommes heureux de savoir que l'on ne nous demandera pas une nouvelle aide; nous sommes heureux de savoir que le deuxième règlement final est final, à tout événement pour cette session, et qu'en conséquence nous n'avons rien à redouter dans ce sens pour ce qui regarde le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais néanmoins je m'attendais à ce que la condition du chemin, son parachèvement prochain, et le grand commerce d'entier parcours qu'il développera bientôt, donnassent lieu à un pompeux paragraphe. Lorsque l'honorable monsieur pouvait faire de peu de chose un tableau si brillant, comme il l'a fait pour ce qu'il a mis dans le discours du Trône, je m'attendais réellement à ce qu'il trouvât, surtout lorsqu'on songe aux flots d'éloquence que nous avons entendus sur ce sujet depuis quelques semaines, quelque chose concernant le parachèvement, avant la prochaine rentrée des Chambres, du grand chemin de fer Canadien du Pacifique et son commerce d'entier parcours, ainsi que le nouvel élan que va recevoir le Canada. L'honorable député de Cumberland (M. Townshend) a senti qu'il y avait là une omission, et il a amélioré le discours du Trône en introduisant lui-même le sujet, et en nous démontrant que le chemin allait opérer de grandes choses pour nous, ce dont le discours du Trône ne nous dit rien, mais ce que nous disent les orateurs. Je souhaite qu'il en soit ainsi. J'espère que le trafic sera aussi considérable que l'a présenté l'honorable monsieur, et aussi profitable; mais j'en aurais été plus assuré si les ministres, dont toutes les prédictions se sont jusqu'ici accomplies à la lettre, l'avaient déclaré.

Il y a un point que j'aurais aimé à voir toucher; je veux parler des rampes dans les Montagnes Rocheuses et les chaînes de montagnes de Selkirk. Les ministres doivent maintenant avoir pris une décision touchant la route que doit suivre le chemin, et approuver cette dernière. J'ai plus d'une fois signalé à leur attention le fait que les rapports des ingénieurs indiquaient que l'on ne pouvait obtenir les rampes conformément au contrat, et qu'il n'existait pas de pouvoir pour approuver des rampes plus difficiles que celles indiquées dans le contrat. J'espère qu'il n'y a pas eu

de violation de la loi, et que l'on n'a pas approuvé ni cherché à faire approuver des rampes dépassant celles que le parlement a sanctionnées; car si la chose a eu lieu, il me semble que l'administration aura grandement manqué à son devoir envers le parlement, en même temps que l'on sera entré dans une voie qui pourra, plus tard, nuire extrêmement aux intérêts permanents du dit chemin. On ne nous dit rien non plus, cette fois, des compagnies de colonisation; j'en suis fâché. J'espérais apprendre qu'elles avaient payé leurs versements et que le Trésor s'emplissait de leurs ressources. Au lieu de cela, il circule une rumeur comportant qu'elles demandent de l'aide. On dit, en effet, qu'elles parlent d'un changement; qu'elles demandent une modification de leur position et qu'elles font du changement de la politique du gouvernement, relativement aux embranchements, la base de leur demande. Elles disent: Si vous donnez gratuitement aux embranchements de chemins de fer les terres qui les avoisinent, les compagnies les vendront à des prix auxquels ceux qui ont des concessions gratuites de terres peuvent les vendre et réaliser un beau profit; et comment réaliserons-nous un profit, lorsque nous avons à payer nos terres, qui subiront la concurrence de ces terres concédées gratuitement aux compagnies de chemins de fer; et, en conséquence, vous devriez accorder aux compagnies de colonisation ce que vous avez donné aux autres. Dans ces circonstances, c'est un vif plaisir et une grande satisfaction pour moi de consulter des estimations solennelles, des résultats vérifiés et calculés soigneusement, de sentir que quelles que soient les difficultés qui puissent parfois me tourmenter l'esprit, me montrer sous de sombres couleurs les résultats financiers de la vente des terres dans le Nord-Ouest, nous savons que le gouvernement, un jour qu'il demandait au parlement de faire un acte important, alors qu'il montrait les conséquences de cet acte, s'est confié à ses officiers et en a obtenu des déclarations qui ont relevé mon courage chancelant. Le 4 mai 1883, l'ancien ministre des chemins de fer était sur le point de porter la parole à la Chambre sur la question du chemin de fer Canadien du Pacifique, et ce jour-là, sans doute dans le but de confirmer ses propres déclarations,—comme si ces déclarations avaient besoin d'être confirmées,—il a lu à la Chambre une lettre venant du premier officier de l'honorable ministre, lettre que j'ai lu plusieurs fois depuis quelques mois, chaque fois que je me sentais abattu en songeant aux résultats financiers de la vente des terres du Nord-Ouest. Voici cette lettre:—

"OTTAWA, 4 mai 1883.

"MONSIEUR,—Ayant étudié les questions avec le plus grand soin,—

Vous voyez, M. l'Orateur, comme il était prudent—

"j'estime que les recettes de ce département, provenant de la vente des terrains agricoles et houillers, des taxes sur la coupe du bois, du loyer des terres à pâturages, et de la vente de terrains miniers autres que ceux qui contiennent de la houille, ainsi que des droits régaliens imposés sur les minéraux, depuis le 1er janvier 1883 jusqu'au 31 décembre 1891, ces deux dates comprises,—

Remarquez-vous la précision des détails? Le 1er janvier et le 31 décembre étaient, tous deux compris dans le calcul,—

"s'élèveront à pas moins de \$58,000,000.

A. M. BURGESS."

Voilà, M. l'Orateur, un témoignage qui me rend heureux dans les circonstances les plus décourageantes. Nous regrettons de constater que les recettes provenant de la vente des terres fédérales pendant cette année n'atteignent pas tout à fait la proportion. Je ne sais pas, en effet, que l'on puisse nommer une année où elles aient atteint ces chiffres. Mais l'honorable monsieur ne se baissait que pour conquérir. Il ne reculait que pour faire un meilleur bond, et le peu d'arrérages que l'on a pu accumuler relativement aux terres du Nord-Ouest, sera suppléé; ce que le ministère a assuré au parlement se réalisera, et non seulement nous paierons nos dettes, mais nous retirerons un beau revenu de la vente des terres du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1883 jusqu'au 31 décembre 1891; ces deux dates comprises.