

l'ex-ministre des chemins de fer a dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique débourserait pendant des années, pour transporter le frot, quatre ou cinq fois autant que le Grand-Tronc, qui avec son trafic d'entier parcours, souffre, sous le rapport des raccordements, de désavantages dont le chemin de fer Canadien du Pacifique est libre; mais l'assertion du premier ministre est celle par laquelle, je suppose, le gouvernement est lié, et elle contraste curieusement avec celle de sir Charles Tupper, qui a dit que le service du trafic sur le chemin coûterait quatre ou cinq fois autant que celui des autres chemins, pendant que le premier ministre dit qu'il ne coûtera que le quart de cela. Mais, si nous prenons les paroles du premier ministre comme exprimant réellement l'opinion du gouvernement sur cette question, l'entreprise sera certainement très profitable. Nous construisons, mais c'est pour la compagnie, qui possédera la propriété et qui en jouira; en outre, grâce aux monopoles qui lui sont assurés, elle possédera le pays tout aussi bien.

La compagnie elle-même a déclaré, dans son rapport de l'autre jour, et le secrétaire d'Etat a virtuellement déclaré qu'elle devra réaliser des profits dès l'ouverture du chemin. Voilà donc la position de la compagnie; mais quelle est notre position à nous, au moment où nous demandons d'altérer nos garanties et de faire ce nouvel arrangement? J'ai fait observer que, pendant les derniers six mois, en conséquence de nos embarras financiers, nous avons payé 1 pour 100 de plus sur une somme de vingt-cinq millions. Nous avons emprunté \$25,000,000; nous avons emprunté temporairement \$15,800,000 des banques et nous sommes pour négocier de nouveaux emprunts—principalement pour payer ces dettes et pour aider à la compagnie du Pacifique—qui s'élevaient à \$40,000,000, ce qui fait un total de nouvelles obligations de \$65,000,000. Nous avons sur les bras une dette de guerre, et nous sommes menacés d'un déficit, malgré les taxes nombreuses dont nous sommes accablés. Nous sommes obligés de payer des obligations permanentes toujours croissantes au Nord-Ouest, pendant que les recettes diminuent, et nous recevons des différentes provinces des demandes de secours de différentes espèces, pendant que le mécontentement se manifeste et qu'on va jusqu'à parler—mais j'espère que ce n'est qu'une menace—de briser la Confédération. Nous avons de la dépression et des difficultés. Dans les rapports des institutions financières, sur les banquettes ministérielles et dans les documents présentés par la compagnie, on parle d'une dépression sans précédent. Nous avons même entendu prononcer le mot "crise" hier, un mot que nous croyions rayé du dictionnaire depuis l'avènement du présent gouvernement conservateur. Voilà l'état dans lequel nous nous trouvons au moment où nous sommes appelés à faire ce nouvel arrangement entre le gouvernement et la compagnie, après avoir reçu l'assurance, l'année dernière, que l'arrangement d'alors était suffisant et final. Il doit y avoir une fin à tout. Il convient que nous soyons prudents.

La proposition actuelle, sans tenir compte du danger de l'ancien prêt, augmente les secours de \$5,000,000, à part \$1,350,000 pour l'intérêt; et elle augmente comme ci-après le chiffre total des secours au chemin de fer Canadien du Pacifique: supposant que les 20,000,000 d'acres ne sont pas évalués, les dons sont de \$69,500,000, les prêts, de \$34,810,000, soit un total de \$104,310,000 en secours, à part les 20,000,000 d'acres de terre. Si nous évaluons les terres à \$1 de l'acre, les dons étant de \$89,500,000, le prêt de \$34,810,000, nous avons un total de \$124,310,000. Si nous estimons les terres à \$2 de l'acre nous avons un total de \$144,310,000. Cette somme, cependant, ne représente pas tous nos engagements concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai fait allusion antérieurement à nos engagements présents et futurs concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, en dehors du contrat; ces engagements s'élèvent à environ \$14,000,000. Je ne sais pas quelle valeur le député d'Inverness attache à ces différentes promesses que

M. BLAKE

le ministre des chemins de fer lui a faites hier, ou à quel taux il les escompterait, mais à part cela il y a un total de \$14,000,000. D'abord, dans la Colombie-Britannique, pour l'aide au chemin de fer de l'île et les arrangements concernant le bassin de radoub, deux compensations pour le chemin de fer du Pacifique, il y a \$1,000,000. Dans la province d'Ontario, le Canada Central, \$1,440,000; Gravenhurst et Callander, \$1,320,000; total \$2,760,000. Dans Québec, le Nouveau-Brunswick et le Maine—Ottawa à Québec, \$3,350,000; la jonction \$200,000; augmentation proposée cette année \$360,000; \$3,910,000. Rivière-du-Loup ou Rivière-Ouelle à Edmundston, \$240,000; augmentation proposée cette année, \$258,000; total \$493,000. Le projet concernant la ligne courte, qui, si je le comprends bien s'applique à Québec, au Nouveau-Brunswick et au Maine, se décompose comme suit: valeur de l'octroi de \$170,000 pour 15 ans, \$1,890,000; l'augmentation créée en portant la subvention à \$250,000 pour 20 ans, ou \$1,510,000, forme un total de \$3,400,000.

Je vais glisser ici, d'une voix aussi basse que possible, de crainte d'être entendu du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer,—l'International, \$158,000, ce qui nous donnera un total de \$3,558,000, et un grand total pour Québec, le Nouveau-Brunswick et le Maine, de \$7,966,000. Dans la Nouvelle-Ecosse, de Canso à Louisbourg, \$256,000; de Oxford à New-Glasgow, \$221,000; Prolongement de l'Est acheté pour mettre à effet l'arrangement, \$1,286,000; Oxford et Sydney, \$30,000 pendant 15 ans capitalisées, \$333,600, capitalisées pendant 15 ans, ou \$2,100,000 dans la Nouvelle-Ecosse, ce qui en fait un total de \$13,827,000 représentant les projets de la présente session et de la précédente, en dehors du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais se rattachant au projet d'un grand chemin de fer transcontinental. De sorte que vous êtes sur le point d'ajouter cette somme. Si vous n'évaluez pas les terres, le total de vos secours, pour tout le projet, d'après le contrat et en dehors du contrat, y compris le prêt proposé, sera de \$118,310,000 et 20,000,000 d'acres de terres. Si vous estimez les terres à \$1 votre subvention totale sera de \$138,310,000. Avec les terres à \$2 de l'acre votre subvention totale sera de \$158,310,000.

Mais, M. le Président revenons à la ligne qui fait l'objet du contrat et omettons tout examen de ces engagements extérieurs, qui appartiennent cependant à la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il y a une autre manière d'envisager la question. Appliquez les moyens fournis par le pays comme base de ressources pour construire 1,909 milles de chemin de fer et en équiper 2,550 milles, ce qui était l'obligation de la compagnie, le résultat est comme suit en prenant une base de 1,909 milles: Subside en argent, \$25,000,000; fonds réalisés par les obligations reposant sur des concessions de terres et grâce aux pouvoirs de ce genre, \$11,000,000; soit \$36,000,000, ou des dons en argent de \$18,858 par mille qu'on aurait pu toucher maintenant ou en septembre quand la ligne aurait été terminée.

Les travaux et les études de ligne faits par le gouvernement s'élèvent à \$33,000,000, ce qui fait un don de \$17,548 par mille sur les 1,909 milles. En argent et en choses équivalentes le don est donc de \$36,406 par mille avec 20,000,000 d'acres de terre, ou une quantité de 10,470 acres par mille d'après le contrat primitif. Et si vous évaluez les terres à \$1, les dons primitifs équivalent à \$46,877 par mille; ou bien si vous les évaluez à \$2 ils sont équivalents à \$57,348 par mille. Ensuite, si vous ajoutez les prêts de 1884, ces prêts équivalent à \$15,091 par mille sur les 1,909 milles de la ligne principale. Cela fait en dons, en argent et en travaux \$36,406 par mille et un prêt de \$15,091 par mille, ou un total en argent, dons et prêts de \$51,497 par mille à part les 10,471 acres par mille. Si vous évaluez les terres à \$1 l'acre, cela donne en dons \$46,877 par mille, \$15,091 en prêts, soit un total de \$61,968 par mille. Si vous évaluez