

taines résolutions concernant un projet d'arrangement avec le chemin de fer du Nord-Canadien, et un amendement par lequel l'honorable député de Pictou demande que l'étude de cette question soit renvoyée à six mois. Quand l'honorable premier ministre déposa sa motion, il a donné d'assez longues explications, au cours desquelles il a fait la déclaration suivante, qui est consignée dans les Débats :

Je commence par poser une prémisse que tous les membres de cette Chambre accepteront, je crois, car elle veut qu'on ne peut permettre que ce système reste inachevé. Laisser inachevée une voie ferrée pour la construction de laquelle on a dépensé tant d'argent provenant du Trésor fédéral et de celui de chacune des provinces du pays; laisser inachevée une voie ferrée dont la construction est protégée par la garantie financière, non seulement du Parlement fédéral, mais encore des gouvernements provinciaux; laisser inachevée une voie ferrée qui compte deux mille ou deux mille cinq cents milles de voie nécessaire à retirer tout le système non complété, c'est là, il me semble, une proposition qui ne se recommande pas à l'approbation des membres de cette Chambre, sans distinction de parti.

L'honorable chef de l'opposition succéda au premier ministre et, après avoir parlé assez longuement, il termina par cette déclaration que je citerai également :

Mon très honorable ami a déclaré, et en cela je suis tout à fait de son avis, que nous ne devons pas laisser tomber en faillite une entreprise de cette nature. Nous avons trop d'argent engagé dans ce chemin de fer, non seulement l'argent du pays, mais aussi des provinces et des porteurs d'obligations, pour le laisser tomber en d'autres mains. Il est donc nécessaire que nous venions au secours de l'entreprise, mais les mesures que l'on se propose de prendre pour la mener à bonne fin, sont insuffisantes.

Ces deux chefs ont fait connaître leur avis dans des termes presque identiques, sauf que l'honorable chef de l'opposition a ajouté :

Mais les mesures que l'on se propose de prendre pour la mener (l'entreprise) à bonne fin sont insuffisantes.

C'est la seule différence que l'on constate entre les déclarations des deux chefs sur cette importante question. Tous deux sont d'avis qu'il ne faut pas laisser tomber l'entreprise.

Le solliciteur général, qui a pris une grande part dans la rédaction des résolutions et de la convention projetée, vint ensuite et donna des explications complètes concernant ces résolutions et l'amendement proposé. Il y a cinq jours de cela, et toute la discussion qui s'est faite depuis, à tous les points de vue, a roulé sur cette phrase du chef de l'opposition : Les mesures que l'on se propose de prendre pour mener l'en-

treprise à bonne fin sont insuffisantes; les uns prétendent que nous n'avons aucune garantie et d'autres, que nous en exigeons trop; certains orateurs sont d'avis que nous ne devrions pas accepter d'actions, parce qu'en agissant ainsi, le Gouvernement devient associé dans l'entreprise. Je ne comprends pas comment un homme devient associé en achetant des actions d'une compagnie.

De nombreuses attaques ont été dirigées contre MM. Mackenzie et Mann, personnellement. Toutes sortes de qualificatifs leur ont été lancés, et un député a maintenu qu'il faut les faire disparaître entièrement; qu'ils ne sont que de simples entrepreneurs, n'entendant rien à l'exploitation d'une voie ferrée. L'histoire de tous les grands hommes de chemins de fer est la même. Ils ont tous commencé au bas de l'échelle et sont parvenus graduellement au sommet. Il y a un bon nombre d'années, dans l'Etat de l'Illinois, un tout jeune homme était couché dans un wagon et était recouvert de foin qui ne laissait apercevoir que les pieds. M. Pratt qui se tenait à sa fenêtre, aperçut les pieds du jeune homme et demanda à un ingénieur quel était cet enfant: C'est un petit chaîneur du nom de Van Horne, répondit la personne interpellée. Ce petit chaîneur est devenu sir William Van Horne, dont la carrière a été si glorieuse qu'en 1894 la reine Victoria le créait chevalier en récompense de ses travaux.

Et H. Harriman était commis dans un bureau de courtier à New-York. Après s'être mis dans les affaires pour son propre compte, il fit l'acquisition du Union-Pacific qui était alors en faillite et en fit une ligne rémunératrice. Il fit ensuite l'acquisition du Southern-Pacific et devint bientôt l'homme de chemin de fer le plus considérable des Etats-Unis. Au moment de sa mort, il commandait et dirigeait 60,000 milles de chemins de fer dont les recettes annuelles étaient de \$700,000,000.

Tout le monde connaît la carrière de James J. Hill, qui est né près de Guelph. En 1873, il réussit à intéresser Donald Smith et George Stephen, Lord Strathcona et lord Stephen, dans des entreprises de chemins de fer, dans la zone à blé à l'ouest de la rivière Rouge. Nous connaissons tous la carrière de Lord Strathcona qui, le 5 novembre 1886, posa le dernier rail sur le Canadien-Pacifique, le transcontinental du Canada. Je pourrais en nommer beaucoup d'autres. Le Canada déplore en ce moment la perte de deux hommes de chemins de fer, sir William Whyte du Grand-Tronc et William Wainwright du Pacifique-Canadien.