

Sir HECTOR LANGEVIN : Peut-être que non, mais si l'honorable député avait fait une offre, peut-être qu'il y aurait eu un remaniement complet du bureau de direction. Mais je crois que le gouvernement a fait ce qu'il était convenable de faire en demandant au comité de laisser passer le bill avec le dispositif à l'effet que la charte ne sera pas mise en vigueur avant le 1er juin, avant que la compagnie ait démontré qu'elle est capable et qu'elle a les moyens de mener l'entreprise à bonne fin. Si elle ne peut faire cela, nous demanderons au parlement de nous donner le pouvoir de constituer légalement une autre compagnie comme nous l'avons fait dans d'autres cas. Mais, dans les circonstances, nous avons cru qu'il valait mieux, vu que la compagnie ayant donné son attention à cette entreprise, accorder une prolongation de délai, surtout lorsqu'elle nous a démontré qu'elle avait un contrat, signé il y a quelques jours, afin de lui permettre de nous démontrer si elle a les moyens de mener l'entreprise à bonne fin. J'espère donc que ce bill ira en comité général.

M. WATSON : Comme l'honorable ministre qui dirige la Chambre a parlé du dernier télégramme reçu de la législature locale du Manitoba, je désire le lire à la Chambre. A mon avis, ce télégramme dit clairement que, dans l'opinion de cette législature, la charte devrait être enlevée à ses détenteurs actuels. Le télégramme se trouve dans le procès-verbal du 29 avril ; il se lit comme suit :

Que, comme la discussion finale de la question du chemin de fer Central du Manitoba doit avoir lieu demain devant le comité des chemins de fer, il est du devoir de la Chambre d'exprimer de nouveau ses vues, vu surtout que, par la dépêche du 2 avril 1884, le fait que le Dominion a affecté des terres à l'encouragement de la construction des chemins de fer au Manitoba, est donné comme une raison pour que la Chambre n'insiste pas sur ses réclamations relatives aux terres publiques en cette province. Aux termes de l'arrêté du Conseil du 23 janvier 1885, la proposition du 20 mai est adoptée avec certaines modifications ; conséquemment, il est du devoir de la Chambre de surveiller l'administration des subventions accordées aux chemins de fer par le parlement du Canada, qui est virtuellement fidéicommissaire du Manitoba, vu qu'on a représenté que ces terres ont été mises en réserve pour l'avantage de cette province.

En conséquence, la Chambre, comme question de droit, représente que la concession de terres devrait être immédiatement placée entre les mains de gens capables, en construisant et en mettant en opération cinquante milles de chemin dès cette année, de donner au peuple le bénéfice de l'une des précieuses considérations mentionnées dans les documents précités ; et qu'à moins que la compagnie maintenant légalement constituée, ou toute autre compagnie qui sera légalement constituée pendant la session actuelle, soient capables de démontrer qu'elles sont en position de construire les dits cinquante milles, demande soit faite au parlement de conférer au gouverneur général en conseil le pouvoir de constituer légalement par lettres patentes, toute compagnie qui pourrait être formée à la satisfaction du gouvernement pendant la vacance du parlement, dans le but de construire le dit chemin ; et de plus cette Chambre exprime l'espoir qu'à moins que les détenteurs actuels de la concession de terres, ne donnent satisfaction demain au comité des chemins de fer, le comité conseillera l'annulation sommaire de l'arrêté du Conseil qui accorde cette concession, et cette Chambre considère qu'il est de son devoir d'exposer, avec instances, ses vues devant le comité et devant le peuple du Manitoba, et plus spécialement devant ceux qui sont intéressés le plus directement et le plus intimement aux progrès de cette province.

Et qu'il soit de plus résolu que M. l'Orateur soit requis de télégraphier ce qui précède au président du comité des chemins de fer de la Chambre des Communes.

A l'appui de cette motion, M. Laycock, l'auteur de la résolution, a dit :

La population de ce district est complètement dégoûtée de la manière dont cette question est traitée à Ottawa. Je suis conservateur, on me reproche de l'être, mais je n'hésite pas à dire qu'il est temps que l'on rende justice à la population. Nous avons besoin de communications par voies ferrées, et l'on devrait donner une leçon aux hommes qui, comme M. Beaty et autres, ont fait ce qu'ils ont fait pour entraver la législation relative aux voies ferrées. Je dois élever ma voix contre la manière dont le peuple de cette province a été traité. Des hommes comme M. Beaty sont allés à New-York pour trafiquer la charte du chemin de fer. Les terres ont été données au peuple pour assurer des communications par voies ferrées, et je ne veux plus qu'on nous blague à ce sujet.

Cette résolution a été adoptée à l'unanimité par la législature locale du Manitoba. Cela étant, je me considère comme tenu, afin de me conformer aux désirs exprimés dans cette résolution, de voter en faveur de l'amendement de

l'honorable député de Northumberland. Dans le comité des chemins de fer j'ai exprimé l'opinion qu'on ne devrait pas accorder encore un mois de délai à cette compagnie. Elle a eu les deux années qui viennent de s'écouler pour remplir les conditions de sa charte, et elle n'a rien fait. Si M. Beaty eut démontré qu'il était capable de construire le chemin, comme le gouvernement l'a requis de le faire, à la dernière réunion du comité, j'aurais certainement été d'avis de lui laisser la charte et de lui accorder encore un mois de délai. Mais il y a assez longtemps qu'il a cette charte, et comme l'un des membres de la Chambre locale l'a dit, il y a assez longtemps qu'on blague les habitants de cette partie du pays. Le président de la compagnie leur a télégraphié à plusieurs reprises leur disant qu'il serait bientôt sur les lieux et qu'il enlèverait la première pelletée de terre, et comme on finit par se lasser d'être trompé dans son attente, ces gens sont las d'attendre en vain que cette compagnie commence les opérations, et je crois qu'il est temps aujourd'hui, que les privilèges qui ont été accordés à cette compagnie pour la mettre en mesure de construire le chemin, soient donnés à une autre compagnie qui, sans plus de délai, montrerait qu'elle est capable de mener l'entreprise à bonne fin. Je crois que c'est accorder un délai trop long que d'accorder un délai d'un mois à cette compagnie. Si le gouvernement lui eut accordé une semaine ou deux, c'eût été suffisant.

M. Beaty dit que la compagnie est en position de mener l'entreprise à bonne fin. S'il en est ainsi, pourquoi ne le démontre-t-il pas immédiatement. Nous avons le rapport du ministre des chemins de fer au comité, à l'effet que M. Beaty ne lui a pas démontré à sa satisfaction que sa compagnie est en position de mener l'entreprise à bonne fin, et qu'en conséquence, il a été nécessaire pour lui de lui donner un délai d'un mois. Comme je suis fortement en faveur de la construction du chemin, et cela le plus tôt possible, je voterai en faveur de l'amendement présenté par mon honorable ami, car je crois qu'il y a des gens qui sont prêts à accepter la charte et en mesure de construire le chemin immédiatement.

A six heures, l'Orateur lève la séance.

Séance du Soir.

M. IVES : L'honorable député de Marquette (M. Watson), qui habite près de l'endroit où ce chemin de fer proposé doit être construit, et qui conséquemment doit savoir à quoi s'en tenir en ce qui concerne le mérite de cette entreprise, a informé la Chambre que cette entreprise est d'une grande nécessité pour les colons de cette région du Nord-Ouest en général. Il nous dit de plus qu'il considère que sa construction a été beaucoup trop retardée, et il craint que les promoteurs actuels de l'entreprise, l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty), le président de la compagnie, et les autres membres du bureau de direction ne soient pas des hommes qui, selon toute probabilité feront des arrangements pour sa construction. Selon lui, la question n'est pas de savoir si ces hommes conviennent à l'entreprise, ce n'est pas la question soulevée par l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) au sujet du caractère du bureau de direction ; ce n'est pas la question soulevée par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), lequel prétend qu'un député viole les convenances en faisant partie du bureau de direction d'un chemin de fer ; mais pour l'honorable député de Marquette la question vitale, c'est l'importance de la construction du chemin de fer accompagnée d'un doute sur la question de savoir si la compagnie est en mesure de conclure un arrangement qui assurera la construction de cette voie ferrée.

Cela étant je trouve qu'il est très difficile de comprendre la conclusion à laquelle il est arrivé. Il dit que s'il était proposé de retarder la considération de cette question pour