

que le mal est fait, nous terminions l'entreprise en faisant le moins de tort possible au pays. Je n'ai pas besoin, M. l'Orateur, de dire à la chambre que l'argent qui sera dépensé à la construction de cette ligne est seulement une partie de celui que coûtera au pays l'entreprise en question. Nous exploitons le chemin de fer Intercolonial avec une perte croissante, chaque année pour le pays, et la ligne que nous allons construire va juste avoir pour effet de réduire le chiffre des recettes de l'Intercolonial et d'occasionner une perte d'argent de plus pour le pays. On pourrait parer à cela bien facilement en accordant à une autre compagnie un permis de parcoures sur cette ligne. Cela réduirait matériellement les dépenses d'entretien de la voie, attendu que, quelle que soit la ligne à qui on accordera un permis de passage sur cette voie, elle aura nécessairement à supporter les frais d'entretien de cette ligne. On pourra dire que le chemin de fer du Pacifique canadien est tenu de supporter ces frais; mais il ne les supportera pas, s'il n'y trouve pas son compte, vous pouvez le croire. Il peut consentir à l'entretenir, mais cela n'est qu'une question de temps, peut-être deux ou trois ans, et alors il viendra déclarer à la chambre qu'il ne peut pas continuer à l'entretenir et il n'y a aucune raison pour qu'il le fit lorsqu'il existe déjà une autre ligne faisant l'affaire tout aussi bien. Cette ligne, en fait, n'est d'aucune utilité au pays, elle n'économise pas de temps, et ne sert aucun intérêt public.

Il serait sage d'accorder le permis de passage à la ligne de Témiscouata ou à toute autre ligne qui demanderait ce privilège, et par ce moyen on réduirait les dépenses du pays dans l'avenir. Il y a encore une autre considération. Je comprends que le Grand-Tronc exploite virtuellement la ligne de Témiscouata, qu'en fait cette ligne est construite avec ses capitaux et dans l'intérêt de son exploitation. Eh bien! je prétends que s'il est une ligne dans le pays qui ait droit aux égards et à la considération du parlement du Canada, c'est le chemin de fer du Grand-Tronc. Nous savons tous que cette ligne a été construite à une époque où la science appliquée à la construction des voies ferrées n'avait pas fait les progrès auxquels elle est arrivée aujourd'hui; nous savons que sa construction a coûté presque trois fois autant qu'elle coûterait aujourd'hui. Elle a une lourde dette, et une série d'entreprises, comme la ligne de la Rivière du Loup, par exemple, lui a été imposée lorsqu'elle cherchait à faire passer un bill devant cette chambre, jusqu'à ce que la compagnie ait fléchi sous le poids de ses charges. Eh bien! je pense qu'il est juste que la compagnie du Grand-Tronc qui a eu des commencements difficiles et qui a enduré toutes les épreuves au début, obtienne aujourd'hui le privilège de passer sur cette ligne. Mais le gouvernement a eu la vue tellement courte qu'il n'a pris aucune mesure pour donner à cette ligne ou à une autre le privilège du transit sur cet embranchement. Il a consenti à construire cette ligne à grands frais, et dans quelques années, il se trouvera dans la nécessité de l'entretenir, lui-même; et aujourd'hui, il accorde à une compagnie la prérogative de se servir de cet embranchement, et il refuse à une autre compagnie un privilège dont il ne peut pas tirer parti lui-même. Ensuite, vous savez, M. l'Orateur, que la compagnie qui aura le privilège exclusif d'exploiter cette ligne traverse les Etats-Unis sur une étendue considérable. Tous les honorables députés de cette chambre se rappellent que lorsque nous nous prononçons contre le monopole dans le Manitoba, on nous a accusés de chercher à détourner le trafic vers les Etats-Unis, alors que la ligne ne devait traverser qu'une faible partie du territoire américain pour revenir de nouveau sur le territoire canadien. Mais qu'a fait le gouvernement? Il a construit le chemin de fer Intercolonial au prix de grands sacrifices pour le pays, et a ajouté à la dette du pays les déficits de l'Intercolonial, qui d'année en année augmentent en importance, et il en sera ainsi pour tout le temps à venir; ensuite, il a subventionné une ligne qui

M. ARMISTONG.

traverse un pays étranger pour enlever à l'Intercolonial le bénéfice de son trafic. Ajoutez à cela, comme on l'a fait remarquer, que la question relative au trafic entre-états a été très fortement agitée aux Etats-Unis, et nous ne savons pas en quelle année ou dans quel mois le trafic peut se trouver suspendu sur cette ligne projetée, et alors de quelle utilité serait-elle pour nous? Je regrette que nous ayons voté aujourd'hui en faveur d'une mesure que nous n'aurions pas dû voter, mais maintenant qu'elle est votée, nous devrions pouvoir en tirer le meilleur parti possible.

M. CASEY: Toute l'argumentation sur cette question est d'un seul côté. Non-seulement toutes les raisons sont d'un côté, mais toute la discussion est d'un côté. Le gouvernement sent tellement la faiblesse de sa position qu'il n'entreprend pas de défendre sa conduite. La seule défense que j'aie entendue formuler a été la déclaration erronée du premier ministre que le chemin de fer dont il est question dans cette motion ne touchera pas au chemin que le gouvernement propose de construire. Mais depuis qu'il a été informé qu'il est probable que le chemin en question touchera l'autre dans un avenir rapproché, le dernier semblant de défense du refus du gouvernement d'accepter cette résolution a disparu.

En 1884, quand sir Charles Tupper demandait à cette chambre de voter une subvention pour le chemin de fer de la ligne courte, une partie de son argumentation consistait distinctement à dire qu'elle ne serait pas seulement le débouché d'un chemin unique, mais qu'elle servirait de débouché au Grand Tronc et au chemin de fer Canadien du Pacifique. L'idée ne lui était pas encore venue de faire d'un anneau de cette chaîne la propriété exclusive d'une compagnie. Il était réservé au gouvernement, tel que constitué aujourd'hui de trouver cette idée. Le fait est que c'est peut-être trop dire qu'il l'a trouvée ou qu'il a exorcé le moindre libre arbitre dans l'adoption de la politique actuelle. C'est évidemment perdre son temps que de lui faire des remarques sur cette question. Dans une question de ce genre, il ne sert à rien de s'adresser à des subalternes. Si nous pouvions adresser notre argumentation à M. Van Horne ou à quelqu'autre employé supérieur de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, on pourrait avoir l'espoir de les convaincre qu'ils ne perdraient rien et que le pays gagnerait beaucoup à ce que la compagnie accordât le libre usage de ce chemin, construit aux frais du gouvernement, aux diverses compagnies de chemin de fer. Mes honorables collègues qui ont perdu leur temps à discuter cette question paraissent avoir oublié que le gouvernement est purement et simplement le département politique de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. C'est en réalité la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui gouverne. Nous avons ici la preuve concluante que ces honorables ministres sont les simples administrateurs, pour le compte de cette compagnie, du pouvoir politique du pays, comme d'autres messieurs administrent ses obligations ou les terres qui lui ont été concédées. C'est perdre son temps que de discuter avec eux la question de savoir s'ils obéiront à l'ordre de leurs maîtres. Ils sont tenus d'exécuter les ordres de la compagnie et le seul avantage qu'il y a à présenter nos arguments dans cette chambre est l'espoir qu'ils parviendront au pays, dont les électeurs sont en définitive les maîtres et de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et du gouvernement. Il y a quelque espoir que, s'ils ont pleine conscience de l'énormité de ce qui se fait, les électeurs s'empareront des rênes et disposeront de maîtres et serviteurs par le droit de vote qu'ils contrôlent.

Pour prouver clairement jusqu'à quel point cette affaire a été arrangée par la compagnie du Pacifique canadien et imposée au gouvernement, il n'y a qu'à se rappeler qu'aucun avis n'a été donné d'une politique comme celle-ci à l'ouverture de la session, ou même lors de la discussion du bill relatif à la compagnie du Pacifique canadien. L'affaire a été tran-