

plus et que la garantie soit sérieusement endommagée ; mais le monopole resto intacte. Or, je dis que le temps, qui résout tous les problèmes, a résolu les problèmes de 1880 et 1884. Il est démontré d'une façon concluante que la politique suivie par les honorables messieurs de la droite était fautive. Il est démontré que toutes les assurances, toutes les promesses, tous les engagements sur la foi desquels le parlement a consenti à ratifier les résolutions de 1880 et de 1884, ont tous été réduits à néant. Il est prouvé que les protestations faites et les avertissements donnés par l'opposition en 1880 et 1884 ont été plus que justifiés par les événements subséquents. Le temps a démontré que la ligne de conduite suivie par le gouvernement du commencement à la fin des discussions de 1880 et 1884 relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, et à la politique du gouvernement à ce sujet, a été amplement justifiée par les événements subséquents.

Aujourd'hui, M. l'Orateur, la compagnie et le gouvernement occupent la position la plus humiliante qu'un gouvernement puisse occuper ici ou ailleurs. En demandant au parlement des secours additionnels, ils admettent que les assurances, les représentations et les promesses faites en 1880 et 1884 étaient toutes fausses et dénuées de fondement. Maintenant considérons l'emprunt que le gouvernement demande actuellement au parlement d'accorder à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. J'ai démontré, par les paroles du ministre des chemins de fer et des partisans du gouvernement, que les subventions de 1880 étaient amplement suffisantes pour achever le chemin d'un bout à l'autre, sans toucher à un seul sou du produit de la vente des terres concédées ; j'ai démontré par les paroles du président de la compagnie et par les documents soumis au parlement, que les deniers placés à la disposition de cette compagnie à titre de prêt, en 1884, étaient plus que suffisants pour parachever et équiper le chemin d'un bout à l'autre, sans toucher à un seul dollar de l'actif non réalisé, et sans tenir compte de l'argent provenant de la spéculation des membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien sur leur propre stock. Maintenant, pourquoi cette compagnie vient-elle mendier au parlement une somme additionnelle de \$5,000,000 ? Elle vient parce que, comme je l'ai dit, elle a gaspillé et dissipé les subventions énormes mises à sa disposition par le peuple canadien en transactions étrangères à la construction de la ligne-mère depuis Callander jusqu'à l'Océan Pacifique.

Que veut-elle ? Elle veut \$5,000,000 et un changement radical dans la garantie que nous avons prise en 1884 pour assurer le remboursement de l'emprunt. Cette garantie paraissait amplement suffisante ; le ministre des chemins de fer et l'honorable député de Cardwell (M. White) nous ont assurés qu'elle était amplement suffisante. Cela vaut la peine que l'on s'arrête ici un instant pour considérer la nature de cette garantie pour le remboursement des \$30,000,000. Nous avons pris une garantie sur toute la propriété mobilière et immobilière de la compagnie, lui appartenant ou devant lui appartenir plus tard, y compris la ligne-mère du chemin de fer, ses prolongements, ses embranchements et tout le matériel de roulement, l'outillage et tous ses navires et bateaux à vapeur, ainsi que la subvention en argent déjà échuë ou devant être gagnée plus tard par la compagnie, en exécutant les droits des créanciers hypothécaires d'alors sur le prolongement de la voie ferrée de Callander à Brockville et à Montréal, et sujets à l'hypothèque sur les terres concédées.

Le gouvernement avait encore une garantie sur tous les deniers gagnés par la compagnie pour le transport et le service postal. Le gouvernement avait de plus un privilège sur \$35,000,000 du stock de la compagnie alors déposé entre les mains du gouvernement. En vertu de l'article 6, paragraphe 2 de l'acte de 1884, le gouvernement avait le pouvoir, en cas de défaut de paiement du capital et de l'intérêt pendant douze mois, de prendre possession du chemin ; de fait, toute la propriété devenait alors, *ipso facto* la propriété

du Canada, sans qu'il fût nécessaire de foreclorre l'hypothèque. Or, la proposition contenue dans ces résolutions, est d'ajouter \$5,000,000 aux magnifiques subventions, concessions, exemptions, immunités, monopoles et prêts déjà accordés à cette compagnie et de changer la nature de la garantie dans ses parties essentielles pour le plus grand avantage de la compagnie, au détriment du pays, et au péril du remboursement de l'emprunt de 1884.

Voyons quels sont ces changements. Par ces résolutions, on nous demande d'abandonner absolument la garantie que nous avons, qui a été créée par l'acte de 1884, pour assurer le remboursement des \$30,000,000 par la compagnie au gouvernement ; cette garantie couvrait toute la propriété mobilière et immobilière de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Par ces résolutions, le gouvernement consent à abandonner le premier privilège qu'il possède contre toutes les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, comme garantie pour le remboursement du prêt de 1884. Par ces résolutions le gouvernement permet au chemin de fer du Pacifique canadien d'émettre \$35,000,000 d'obligations portant première hypothèque sur toutes les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie et de donner à cette hypothèque la priorité sur celle que le gouvernement possède actuellement pour garantir le remboursement de l'emprunt de l'année dernière. Le gouvernement propose par ces résolutions d'accepter de la part de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien \$20,000,000 de ces obligations au pair, en paiement final d'une partie du prêt de 1884 et garantie par une première hypothèque sur la propriété mobilière et immobilière de la compagnie. Le gouvernement propose par ces résolutions, que les \$9,880,912, balance du prêt de 1884, fait par le gouvernement à la compagnie, soient garantis par une seconde hypothèque sur les terres concédées, renonçant ainsi à la garantie que possède le gouvernement sur les autres propriétés mobilières et immobilières de la compagnie pour cet emprunt. Le gouvernement propose ainsi de mettre à la disposition de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien \$15,000,000 de ces obligations sur première hypothèque. Tels sont les changements proposés.

Maintenant considérons pour un instant quel sera l'effet des changements proposés relativement à la garantie que possède actuellement le pays pour le remboursement du prêt de 1884. Nous avons réduit le taux de l'intérêt de 5 à 4 pour 100. Quant aux \$20,000,000 de l'emprunt de 1884, nous prenons une seconde hypothèque sur les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie, à l'exception de l'embranchement d'Algoma. Ce n'est qu'une seconde hypothèque, nonobstant ce que dit l'honorable de Richmond et Wolfe (M. Ives), car, avant que nous puissions prendre possession du chemin, en cas de défaut de paiement, il nous faudra payer \$15,000,000 d'obligations portant première hypothèque, qui retournent entre les mains de créanciers autres que le gouvernement. En vertu de l'arrangement de 1884, le gouvernement avait un premier privilège, et sur défaut de paiement, au bout de 12 mois, devenait *ipso facto* maître de toutes les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie. Quant aux \$9,880,912 de l'emprunt de 1884, nous avons maintenant une première hypothèque sur la propriété de la compagnie. Le gouvernement propose par ces résolutions de renoncer complètement à cette garantie, et de ne prendre une seconde hypothèque pour cette somme que sur les terres concédées seulement. Par ces résolutions il est proposé, non seulement de renoncer à notre première hypothèque sur le chemin et ses embranchements, et sur toutes les autres propriétés mobilières et immobilières de la compagnie pour garantir le paiement d'un emprunt de \$30,000,000, mais de nous engager au lieu de cela à accepter une seconde hypothèque sur le chemin et ses embranchements, et sur les propriétés mobilières et immobilières de la compagnie, à l'exception des terres con-