

pour le parlement, et en conséquence cela a été la politique régulière du parlement. Si, après cette session, le parlement veut changer de système et déclarer qu'un membre du parlement n'aura rien à faire avec des chartes de cette nature, ou—comme l'honorable député vient de le dire—avec les banques ou tout autre corps légalement constitué, recevant la vie du parlement, c'est une toute autre question. Mais dans le cas actuel, la compagnie a déjà reçu deux chartes du parlement. Elle a fait beaucoup de travail, et je n'ai aucun doute qu'elle a dépensé beaucoup d'argent ; il lui a été impossible de construire le chemin et elle nous demande une prolongation de délai.

Je ne crois pas que le bill, tel que présenté par l'honorable député de Toronto (M. Beaty), soit le même que nous avons eu d'abord, parce que nous l'avons changé et que nous l'avons passé avec les dispositifs que je mentionnerai ci-après. Mais la compagnie est dans cette position. Elle nous dit, donnez-nous une extension de délai, afin que nous puissions atteindre le but pour lequel le parlement nous a constitués légalement. Il y a plus, cette compagnie est venue à la dernière assemblée du comité et elle nous a soumis, comme elle a soumis au gouvernement, dans la personne de mon honorable ami le ministre des chemins de fer, un contrat en vertu duquel des entrepreneurs éminents se sont engagés à construire ce chemin. Lorsque le gouvernement a vu cela, nous avons dit : Nous ne pouvons accorder une extension de délai à moins que la compagnie ne démontre que non seulement elle a de bons entrepreneurs, mais qu'elle a les moyens d'exécuter le contrat, en conséquence, afin de ne pas perdre de temps—cette compagnie est déjà formée ; elle s'est mise à l'œuvre pour essayer à commencer le chemin, pour essayer à le construire ; elle a un contrat tout prêt ; les entrepreneurs de la compagnie ont signé le contrat ;—afin d'économiser le temps nous avons cru devoir nous adresser au parlement pour lui demander une extension de délai.

Mais la charte n'aura aucun effet jusqu'à une certaine date qui ne sera pas plus éloignée que le 1er juin prochain, et pendant cette période il faudra que la compagnie démontre, à la satisfaction du gouverneur en conseil, qu'elle a les moyens de mettre à exécution la charte que nous lui accordons. Si à cette date elle n'a pu démontrer qu'elle possède ces moyens et qu'elle est en état de construire le chemin, alors la proclamation du gouvernement, qui dans le cas contraire serait émanée, ne sera pas émanée ; la charte ne sera plus que du papier de rebut, et le gouvernement, avec la sanction du parlement, prendra sur lui de constituer une autre compagnie ayant les moyens de construire le chemin comme on en avait l'intention.

Voilà la position. L'honorable député a dit à la Chambre qu'il est très étrange que les premiers promoteurs de cette compagnie n'étaient pas des membres du parlement—dans tous les cas, ils ne l'étaient pas tous—et qu'ils aient été remplacés par des membres du parlement depuis lors. Eh bien, l'honorable député devrait se rappeler, et je n'ai aucun doute qu'il s'en rappelle, qu'il y a eu deux chartes. Il y a eu la charte de la compagnie de Souris, qui a été remplacée par la compagnie actuelle, puis le directorat a été changé. La conclusion à laquelle l'honorable député voudrait que les membres du parlement et le pays en arrivassent c'est que, parce que des membres du parlement font partie de ce directorat, le gouvernement a donné à cette compagnie des avantages qu'il n'a donnés à aucune autre compagnie.

Quelques DÉPUTÉS : Ecoutez, écoutez.

Sir HECTOR LANGEVIN : Eh bien, au nom du gouvernement, je déclare que cela est faux. Il y a eu d'autres compagnies qui ont obtenu ces avantages avant que cette compagnie les eût obtenus, et l'honorable député devrait se rappeler qu'à la dernière session, l'opposition a crié très fort au gouvernement de ne pas se montrer avare des terres du Nord-Ouest, mais de donner une prime convenable à la compagnie, sous forme de concessions de terres,—je crois que

Sir HECTOR LANGEVIN

c'était la compagnie du Sud-Ouest. Les honorables députés voulaient que cela se fit : nous l'avons fait pendant la vacance et nous l'avons fait pour une autre compagnie, je crois que c'était la compagnie du Nord-Ouest. Ces compagnies ont eu l'avantage d'avoir les terres, non à \$1.00 l'acre, mais à 10 cents l'acre, c'est-à-dire en payant les arpentages. Mais l'honorable député dit encore que cette compagnie n'aurait pas dû être constituée légalement de cette manière, parce que nous donnons trop à la compagnie pour construire le chemin.

Eh bien, que donnons-nous à cette compagnie ? L'honorable député dit qu'en vertu de sa charte, elle avait le droit d'émettre \$25,000 d'obligations sur le chemin, et il dit en outre que le gouvernement donne à cette compagnie 6,400 acres de terre par mille, et il dit que cela est énorme. L'honorable député devrait se rappeler, et je n'ai aucun doute qu'il s'en rappelle, que les \$25,000 d'obligations n'auraient pu être placées si nous n'avions accordé les 6,400 acres de terre, et en conséquence la principale ressource de ce chemin est cette concession de terre que nous donnons à cette compagnie comme à toutes les autres compagnies. Je n'ai pas examiné les chartes de la compagnie du Sud-Ouest ni celles de la compagnie du Nord-Ouest, mais je suis parfaitement sûr qu'elles ont le même droit d'émettre des obligations que cette compagnie.

En conséquence, elles sont toutes sur le même pied au moins devant le comité des chemins de fer, comme l'honorable député le sait puisqu'il est l'un des membres assidus du comité. Nous tâchons toujours de mettre toutes les compagnies sur le même pied, et si nous leur avons permis d'émettre des obligations au montant de \$25,000 par mille, c'est parce que nous avons accordé le même privilège à d'autres. L'honorable député doit se rappeler aussi qu'il fut un temps, en 1874, où les honorables députés ont accordé je crois 25,000 acres de terre et \$10,000 par mille pour construire un certain chemin de fer et qu'ils n'ont pas réussi ; ceux qui s'étaient chargés de cette voie ferrée n'ont pu réussir, même à l'aide de cette subvention. S'il en est ainsi en ce qui concerne ce chemin, comment peut-on trouver à redire contre cette autre compagnie, parce que nous lui avons accordé \$25,000, non en argent, mais parce que nous lui avons permis d'émettre pour \$25,000 d'obligations devant être offertes au public et 6,400 acres de terre par mille. Comment pouvons-nous dire que cette compagnie demande beaucoup trop, lorsque les honorables députés lorsqu'ils étaient au pouvoir ont donné 20,000 acres de terre, plus \$10,000 par mille pour construire un chemin ? Qu'avons-nous donné à la compagnie du Pacifique canadien pour construire son chemin ? Nous lui avons donné \$12,500 par mille en argent et 12,500 acres de terre par mille, et cependant quelle était la valeur de ses obligations ? Ses obligations ne se sont guère vendues à plus de 50 pour 100. Si cette compagnie n'a pu faire mieux que cela avec une aide semblable, comment peut-on considérer que cette compagnie a reçu beaucoup trop lorsque nous ne lui accordons que 6,400 acres par mille et lorsque nous lui laissons le soin d'émettre ses obligations ?

M. BLAKE : Ces obligations se sont vendues à 98, pas à 50.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je veux dire le capital-actions. L'honorable député sait que le capital-actions de cette compagnie qui, d'après les honorables membres de l'opposition devait enrichir ces hommes et devait se vendre à un prix beaucoup plus élevé est descendu jusqu'à 37. En conséquence je crois que l'honorable député ne voudrait pas placer beaucoup d'argent dans les obligations que cette compagnie va émettre, bien que le chemin doive traverser un pays fertile.

M. BLAKE : Je ne les accepterais pas sous le directorat actuel.