

Je ne veux en aucune manière baser ces résolutions sur un point de vue plus élevé. Ils ont conclu un contrat et ils ont reçu aux termes de ce contrat une magnifique subvention pour l'entreprise si considérable qu'elle soit, qu'ils s'étaient chargés de mener à bonne fin, et nul doute qu'ils ont de gros bénéfices en perspective. Je ne demande pas le moins du monde que ces résolutions soient adoptées par la Chambre pour des raisons de cette nature.

On nous les représentait comme des hommes d'une grande richesse, de grandes ressources, d'une grande énergie, d'une grande initiative; c'étaient des hommes possédant des moyens énormes, illimités; des hommes dont les fortunes se chiffraient par millions; des hommes qui n'avaient aucun titre à la libéralité du parlement, ou à la générosité du peuple; des hommes qui ne voudraient pas et qui ne pouvaient pas revenir demander des secours additionnels au parlement; et c'est précisément ce que ces hommes ont fait en 1884, ce qu'ils ont fait en 1885, et ce qu'ils feraient j'en suis sûr en 1886, si le parlement était assez fou pour leur donner ce qu'ils demandent aujourd'hui. L'honorable ministre ajoutait:

Le chemin de fer du Pacifique canadien a des propriétés qui, si leur pleine valeur était réalisée, suffiraient à parachever leur entreprise sans aucune aide d'aucune autre source. Ayant en mains une entreprise qui s'est établie sans conteste comme entreprise basée sur de bonnes fondations au point de vue commercial, ils sont en position de dire qu'en réalisant un montant raisonnable de la valeur des propriétés qu'ils possèdent, ils n'ont besoin d'aucune aide de qui que ce soit. J'ai d'abord dit à la Chambre qu'ils ne demandent pas un sou de plus de subvention dans le but d'achever l'entreprise qu'ils ont eue du gouvernement.

Cependant, M. l'Orateur, ces hommes qui ont dépensé une partie considérable de la subvention de 1880 ainsi que l'emprunt de 1884, dans des transactions étrangères à l'entreprise, sont ici pour la troisième fois demandant au parlement de leur donner \$5,000,000 en argent et de modifier la garantie de 1884. Prenez la lettre écrite par M. Stephen en 1884, et vous y verrez que la somme de \$35,000,000 a été dépensée en transactions étrangères au contrat—transactions d'un caractère douteux—et ayant fait cela ils sont venus demander au parlement \$30,000,000 de plus. Si vous prenez la lettre du 18 mars 1884, vous y trouverez l'aveu du président de cette compagnie à l'effet que de fortes sommes de l'argent du pays qui avaient été placées entre leurs mains, avaient été gaspillées et dispersées en spéculations étrangères au contrat. Je dis qu'en présence de ces faits—et je défie les honorables membres de la droite de contredire avec succès une seule de ces assertions—il serait scandaleux pour n'importe quel parlement de sanctionner la proposition qui nous est maintenant soumise. Si la garantie vaut quelque chose, et l'on nous a dit qu'elle était précieuse, le parlement ne devrait pas donner une somme additionnelle de \$5,000,000 et ne devrait pas toucher à cette garantie. Nous constatons de plus qu'en discutant les résolutions de 1884, relatives à l'emprunt qui devait alors être fait, le ministre des chemins de fer a fait la déclaration suivante.

Puis, M. l'Orateur, quant aux \$22,500,000, il n'est pas proposé d'en payer un seul dollar, excepté à mesure que les travaux avanceront et par versements proportionnés à la valeur des travaux restant à faire; de sorte que, lorsque les \$22,500,000 seront épuisés, avec les \$12,710,788 de subvention en argent restant entre les mains du gouvernement, ce dernier aura la certitude que l'entreprise sera terminée d'un bout à l'autre.

M. l'Orateur, aujourd'hui l'expérience nous a appris que nous aurions dû avoir quelque garantie autre que l'assurance personnelle du ministre des chemins de fer quant à la position financière de ces hommes. Il continuait ainsi:

Nous avons lieu de croire qu'ils ont tout l'avantage que la possession du capital peut donner, et nous avons lieu de croire que tout ce que l'énergie, l'activité et la connaissance de tout ce qui concerne ces travaux peuvent faire a été fait pour assurer le succès de cette entreprise, et je demanderais aux honorables membres de la gauche ce qu'ils pourraient demander de plus comme étant nécessaire au succès.

Le premier ministre corroborait l'assertion du ministre des chemins de fer. Il jugeait nécessaire de raffermir la foi de ses adhérents. Il disait:

M. CAMERON (Huron)

Il importe peu que la garantie soit bonne; si le capital est entre les mains d'hommes d'honneur et de moyens, il importe peu de savoir où l'argent sera dépensé.

Je crois que les hommes qui ont signé le premier contrat sont des hommes d'honneur et d'une grande richesse, qui tiennent trop à leur réputation, à leur crédit et à leur influence sur les marchés monétaires du monde entier, pour violer un contrat.

L'honorable député de Cardwell (M. White), en cette occasion, s'exprimait comme suit:

L'assurance que nous avons de la part de l'ingénieur en chef de la compagnie, et l'assurance que nous avons eue ce soir de la part du ministre, à l'effet qu'il y aura surveillance convenable de la dépense, de telle façon que l'argent ne sera dépensé qu'en vue de la construction du chemin, dans la mesure du crédit voté, nous offre la garantie la plus parfaite qui puisse être offerte dans aucune transaction d'affaire, que le chemin sera construit dans le délai prescrit et pour une somme ne dépassant pas le crédit proposé ici.

On ne pouvait avoir une assurance plus formelle, une déclaration plus claire que ce que je viens de lire à l'effet que le chemin serait finalement construit au moyen des subventions qui avaient été faites précédemment et des prêts qui avaient été avancés jusqu'alors. Le ministre des chemins de fer qui imposait à l'attention du parlement la considération de ces résolutions en 1884, n'est pas ici pour répondre à l'accusation d'avoir trompé la Chambre. L'honorable député de Cardwell est ici, et je serais curieux de savoir quelle attitude il va prendre en cette occasion. Fera-t-il ce qu'il a toujours fait? Avalera-t-il ses propres paroles, et appuiera-t-il le gouvernement, ou bien agira-t-il en homme d'Etat et en patriote en votant contre ce prêt et contre l'abandon de cette garantie? C'est ce que nous verrons.

Nous avons démontré en 1880 et 1884, qu'en sus du monopole obtenu par la compagnie relativement à la construction des chemins de fer au Nord-Ouest, au nord de cette voie ferrée—monopole nuisible au progrès et à la prospérité du pays—elle a obtenu le monopole au sud du chemin de fer du Pacifique canadien, de sorte que, ni le gouvernement, ni le peuple de la province du Manitoba ne peuvent construire des chemins de fer au sud de cette ligne. La province du Manitoba a constitué légalement des compagnies pour construire des chemins de fer au sud du chemin de fer du Pacifique canadien; ces chartes ont été désavouées, parce que le chemin de fer du Pacifique canadien a insisté pour qu'elles le fussent, en disant que ces chartes étaient une violation des conditions de son contrat. Nous avons protesté en vain contre cela, d'année en année, de session en session, mais nous avons réussi en fin de compte, et à la dernière session le ministre des chemins de fer a annoncé que le gouvernement se proposait d'insister auprès de la compagnie pour qu'elle abandonnât la clause du contrat relative au monopole. Il dit:

Je suis heureux de dire à la Chambre que bien que le gouvernement, fidèle à sa politique, ait refusé de donner son assentiment à la construction de lignes dans la province du Manitoba, devant se raccorder aux chemins de fer américains vers le sud, les preuves données par l'exploitation de cette partie de la ligne qui est déjà construite sont tellement satisfaisantes, la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien elle-même est tellement convaincue que la voie à parcourir total pourra se suffire à elle-même et maintenir sa position par elle-même, nonobstant toute concurrence qui pourrait lui être faite, que nous sommes maintenant en position de retourner en arrière et de reconsidérer la politique de l'ancienne administration et de l'administration actuelle quant à la nécessité de continuer à protéger plus longtemps le chemin de fer du Pacifique canadien contre la concurrence dans la province du Manitoba, et je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est tellement convaincue que sa voie ferrée peut se suffire à elle-même, que lorsque la ligne située au nord du lac Supérieur sera construite, le gouvernement ne se considérera pas comme tenu de maintenir la position qu'il se sentait jusqu'ici obligé de prendre et qui consistait à refuser de consentir à la construction de voies ferrées dans la province du Manitoba, destinées à relier cette province avec les chemins de fer américains situés au sud.

Maintenant nous allons voir ce que le gouvernement va faire. Par ces résolutions le gouvernement ne se propose pas d'aborder la clause du monopole de la charte de 1880, ni de venir en aide aux colons dans les districts reculés du Manitoba et du Nord-Ouest. Il propose que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien reçoive \$5,000,000 de