

des travaux que le gouvernement devait faire pour le compte de la compagnie. Je suis informé que ces travaux ont été beaucoup plus considérables et beaucoup plus sérieux qu'on ne s'y attendait d'abord, et que les entrepreneurs actuels, qui ont fait ces travaux pour le gouvernement, réclament au moins un million et demi pour les travaux additionnels exécutés sur cette section particulière. On m'a informé de plus que la compagnie est d'opinion que la nature de ces travaux n'est pas du tout ce qu'elle aurait dû être réellement, que, de fait, le gouvernement a construit une section de chemin, qu'aux termes du contrat il est obligé de livrer à la compagnie, et que ce chemin est tout à fait inférieur au chemin que le gouvernement s'est engagé à construire pour le compte de la compagnie, et que la compagnie de chemin de fer estime qu'il faudra encore une somme d'environ deux millions et demi pour mettre cette partie du chemin dans l'état où elle aurait dû être livrée.

S'il en est ainsi, il faudra encore quatre millions de dépense additionnelle de la part du public pour achever cette section du chemin et la mettre dans l'état où le gouvernement s'était engagé à la remettre à la compagnie. Nous n'avons aucun renseignement à ce sujet. Supposons pour un instant qu'un différend s'élève entre le gouvernement et la compagnie quant à la section du chemin qui devait être construite par le gouvernement pour le compte de la compagnie dans la Colombie anglaise. Supposons que la compagnie prétende que les rampes sont plus raides et les courbes plus courtes qu'elles ne devaient l'être dans le chemin construit par le gouvernement; qu'il est impossible d'exploiter le chemin avec profit, que jusqu'à ce que le gouvernement ait mis le chemin dans l'état où il était tenu de le mettre pour se conformer à son contrat avec la compagnie, la compagnie ne se croira pas obligée d'exploiter le chemin.

Quelle garantie le gouvernement a-t-il que ce chemin sera exploité lorsqu'il renonce à cette garantie de \$5,000,000? Je crois que le chemin construit par le gouvernement à travers la Colombie anglaise, autant que je puis m'en assurer, n'est pas tel que la compagnie devait le construire; que c'est un chemin d'une nature tout à fait inférieure, qu'il sera extrêmement difficile à exploiter, et autant que nous pouvons nous en assurer au moment actuel, il n'y a rien qui soit de nature à démontrer que l'exploitation de ce chemin ne causera pas des pertes sérieuses à la compagnie. Chacun des députés qui siègent ici et qui étaient en cette Chambre en 1881, lorsque ce contrat a été conclu avec la compagnie du Pacifique canadien, sait que le très honorable ministre a dit que nous donnions à la compagnie une subvention très considérable, plus considérable qu'il n'était nécessaire pour lui permettre de construire le chemin; qu'une partie de cette subvention lui avait été accordée pour couvrir les pertes anticipées qui devaient résulter de l'exploitation du chemin. Quelqu'un suppose-t-il que cette compagnie sera prête à supporter ces pertes s'il y a possibilité pour elle de les éviter? La compagnie subira-t-elle ces pertes sérieuses au sujet desquelles l'honorable ministre a donné au parlement l'assurance qu'elles ne manqueraient pas de résulter de l'exploitation du chemin pendant un certain temps après son achèvement, s'il y a pour elle quelque possibilité de se débarrasser des fardeaux qui retomberont sur elle et qui excéderont ses recettes? Nul ne peut, pour un instant, supposer qu'il en sera ainsi, et cependant l'honorable ministre propose que le parlement renonce en faveur de la compagnie à la seule garantie qu'il possède pour forcer la compagnie à remplir ses obligations.

Je ne me plains pas de ce que je crois que la compagnie fera, si elle en a l'occasion. Elle conduira l'opération d'après les principes qui régissent les affaires commerciales. Elle économisera autant qu'elle le pourra; elle ne subira pas de pertes dans l'unique but d'offrir un service commode au public en se plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt général, et non au point de vue des avantages commerciaux qui peuvent en résulter pour la compagnie du chemin

M. MILLS

de fer, et le gouvernement, comme fidéicommissaire du peuple, comme gardien des intérêts du peuple, après s'être adressé au parlement et avoir engagé le parlement, au nom du public, à payer à la compagnie, d'abord une forte somme sous forme de subvention pour aider à la construction du chemin et une somme additionnelle pour couvrir toutes les pertes que la compagnie pourrait subir dans l'exploitation du chemin, après son achèvement, propose d'abandonner la seule garantie qu'il ait pour le paiement de cette somme additionnelle.

L'honorable ministre a dit que le terminus occidental de cette voie ferrée est à Hong-Kong, et que son terminus oriental est à Liverpool. Bien que cela puisse être très joli à dire, chacun sait que c'est une métaphore. L'honorable ministre sait que le trafic asiatique n'existe pas. Je rendrai à l'honorable ministre la justice de dire que je ne crois pas qu'il ait cru un instant qu'il pourrait y avoir un trafic considérable entre l'Asie et l'Europe, et que ce trafic pourrait alimenter le chemin en question. Il y a un chemin de fer construit entre San-Francisco et New-York qui aurait pu avoir le monopole de ce trafic, si ce trafic existait. Il a été en opération pendant des années sans qu'il y eût un chemin de fer rival à travers le continent, et je demanderai à l'honorable ministre de dire à la Chambre combien de marchandises à destination de Liverpool ce chemin de fer a transporté à New-York. Tous les approvisionnements venant de l'Asie et de l'Inde qui sont consommés aux Etats-Unis arrivent à New-York et aux Etats-Unis par la voie du canal de Suez; ils ne viennent pas par San-Francisco. Nous savons, en tant qu'il s'agit du trafic des chemins de fer américains, que ce trafic surgit le long de la ligne du chemin de fer; c'est un trafic qui est dû à l'industrie de la population établie le long de la ligne du chemin de fer. C'est le trafic et le transport des voyageurs fournis par la région traversée par le chemin de fer. L'honorable ministre sait très bien qu'il n'y aura pas de semblable trafic.

Si l'on établissait une ligne de steamer entre Hong-Kong et Victoria ou New-Westminster, ces navires n'auraient rien à faire. Un vapeur qui pourrait transporter 5,000 ou 6,000 tonneaux transporterait probablement tout le trafic asiatique que ce chemin de fer pourrait avoir l'occasion de transporter pendant les douze mois de l'année. Nous sommes tenus de ne pas oublier dans quelles circonstances le pays se trouve placé et dans quelles conditions se trouve ce chemin de fer. Nous ne savons rien en ce qui concerne ses rampes et ses courbes. Nous n'avons eu aucune occasion de comparer la condition réelle du chemin au moment actuel, aux conditions du contrat conclu par le gouvernement au nom du pays. Je dis que nous avons droit à cela, et jusqu'à ce que nous ayons des renseignements pour démontrer qu'il y a une perspective raisonnable que le chemin fera des affaires qui paieront au moins ses dépenses d'exploitation, nous serions coupables d'abus de confiance envers le peuple si nous renoncions à la garantie que nous avons. L'honorable ministre nous a dit que ce chemin de fer ne rapporterait pas de profits, qu'il était impossible qu'il donnât des profits d'ici à de longues années, que son exploitation entraînerait des pertes sérieuses. A-t-il changé d'opinion sur ce point?

Sir JOHN A. MACDONALD : Entièrement.

M. MILLS : Il se trompait ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Je me trompais.

M. MILLS : Il a été mieux éclairé ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Mieux éclairé.

M. MILLS : Eh bien, M. l'Orateur, j'espère que l'honorable ministre va illuminer la Chambre, car jusqu'à présent, il n'a pas réussi à nous donner cette lumière qui a opéré un changement si radical dans les opinions de l'honorable ministre.