

\$5,000,000 et une modification de la garantie prise par le parlement en 1884.

J'ignore ce que le parlement va faire ; je sais ce que le parlement devrait faire, et ce serait de repousser la demande de ces messieurs. Maintenant, je veux dire un mot ou deux relativement à l'avance faite en 1884 et les conditions auxquelles elle a été faite.

On sait qu'en 1884, le gouvernement a entrepris de garantir un dividende de 3 pour 100 sur le stock de cette compagnie ; la compagnie demandait une garantie de 3 pour 100 sur \$10,000,000, et le gouvernement a entrepris de garantir un dividende de 3 pour 100 sur \$65,000,000 de stock. Lorsque le parlement s'est réuni en 1884, je suis convaincu que les membres des deux côtés de la Chambre ont été étonnés des propositions et des résolutions qui ont été soumises par le ministre des chemins de fer alors en fonctions, par lesquelles on demandait que le parlement donnât à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, ce qui était en substance un prêt de \$30,000,000. Nous avons appris de la bouche du ministre des chemins de fer que cette compagnie n'avait aucun droit à la générosité du parlement ; que cet argent, s'il était voté, devrait être voté dans le but de hâter l'achèvement du chemin. Le ministre des chemins de fer a admis que la subvention accordée en 1880 était plus que suffisante pour construire le chemin, et cependant il soumettait de nouvelles propositions. Quelles étaient ces propositions ? Que le délai pour le paiement des \$2,853,912 dus au gouvernement par la compagnie le 1er février 1884, fut prolongé jusqu'au 7 novembre 1888 ; que la somme de \$4,527,000, dont l'échéance tombait le 7 novembre 1888, fut avec la somme précédente, formant en tout \$7,380,912, payé le 7 novembre 1888 ; qu'on sus de cela le gouvernement prêterait à la compagnie \$22,500,000 payables le 1er mai 1891. Le ministre des chemins de fer défendit ces propositions ; il fut assez bon pour soumettre au parlement, en sommes rondes, le montant d'argent que la compagnie avait reçu du pays pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, la condition dans laquelle se trouvait le chemin, la condition des travaux, et l'honorable ministre s'exprima comme suit :—

J'engagerai ma position en cette Chambre relativement à l'exactitude du tableau que j'ai présenté, et si l'honorable député peut démontrer que je n'ai pas fait un exposé impartial et véridique des chiffres et des faits, tels qu'ils sont inscrits aux archives publiques du pays et dans les documents soumis à la Chambre, alors j'admettrai que je n'ai aucun droit à la confiance de la Chambre relativement à l'exposé que je viens de faire de la question. Je dis qu'il n'y a qu'un point au sujet duquel ceci est une question d'estimation. Il y a deux points. L'un est une estimation à l'effet que l'entreprise avec les approvisionnements en mains peut être terminée pour \$27,000,000. Eh bien, tout ce que je puis dire c'est que l'ingénieur en chef du département a examiné la question avec soin et qu'il a déclaré que les chiffres de la compagnie peuvent être acceptés comme exacts."

Nous avons ici l'assurance de la part du ministre des chemins de fer que l'entreprise peut être parachevée, d'après l'estimation de l'ingénieur, pour \$27,000,000. L'honorable ministre a engagé sa réputation de véracité sur l'exactitude de ses chiffres. Nous n'avions pas une foi robuste en l'exactitude de l'honorable ministre lorsqu'il traitait la question du chemin de fer du Pacifique canadien. Quel a été le résultat ? Le résultat a été que dans l'espace de douze mois les calculs du ministre des chemins de fer ont été démentis, et la compagnie est ici pour demander une aide additionnelle ; et je suppose que si la compagnie reçoit du parlement le traitement qu'elle reçoit d'ordinaire, elle va obtenir cette aide. En cette occasion le ministre des chemins de fer a déclaré, afin de justifier la demande faite au parlement et d'engager ses partisans à voter pour la ratification de la proposition à l'effet que les conditions auxquelles la Colombie-Anglaise est devenue partie intégrante de l'Union ne seraient en aucune façon violées par la ratification des résolutions de 1884. L'honorable ministre disait :

Mais tout en ne demandant pas à la Chambre de lui donner un seul dollar de plus, elle demande à se servir du crédit de ce pays—qui, grâce

à l'administration de mon honorable collègue, le ministre des finances, n'a jamais été meilleur qu'il n'est maintenant—pour se procurer les moyens de parachever cette grande entreprise nationale pour la fin de 1885, et cela sans imposer l'ombre même d'un fardeau additionnel au gouvernement ou au pays, en donnant une garantie pour le remboursement de chaque dollar au 1er mai 1891, date à laquelle l'entreprise devait être achevée.

L'honorable député de Cardwell, qui est un chaud partisan du ministère, a ajouté son témoignage à celui du ministre des chemins de fer. Il a dit :

Si nous ne recevons que \$1,250,000 de la vente des terres—et rappelez-vous que chaque dollar provenant de la vente des terres est déposé entre les mains de fidéicommissaires, pour le paiement de l'intérêt et du capital du prêt que nous avançons—l'intérêt sur ces \$22,500,000 nous est payé, et le prêt n'est pas du tout un fardeau imposé à la population du pays.

Nous avons ici la déclaration faite par le ministre des chemins de fer et corroborée par le député de Cardwell à l'effet qu'il est possible de créer une dette de \$30,000,000 sans ajouter à la dette du pays ; qu'il est possible d'en payer l'intérêt sans rien ajouter au fardeau du trésor. Nous avons démontré la folie, l'insanité de cette assertion, qu'il était possible de créer une dette de \$30,000,000 et de ne pas la devoir ; de payer l'intérêt sur ces \$30,000,000, et de ne pas payer l'intérêt. Nous avons vu, par la ligne de conduite que suivaient alors les honorables députés, qu'ils trompaient le peuple, qu'ils trompaient la Chambre et qu'ils engageaient les honorables députés à ratifier la proposition sur la foi des représentations qui étaient faites. Nos protestations furent vaines, et nos avertissements frappèrent des oreilles sourdes. Quelles en sont les conséquences aujourd'hui ? Les conséquences sont graves et sérieuses—les conséquences de l'encouragement de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dans la voie de l'extravagance, de la maladministration, dans le gaspillage des fonds mis à leur disposition pour construire la ligne-mère, en l'appliquant à la construction de lignes étrangères, dans un système de majoration de stock et de spéculations sur leurs propres stocks, sans précédent dans l'histoire de la construction d'aucune voie ferrée sur ce continent, d'aucune voie ferrée dans le monde entier.

L'honorable député de Cardwell et le ministre des chemins de fer nous ont dit à la dernière session que \$27,000,000 suffiraient à parachever ce chemin de fer. Le ministre des chemins de fer nous a dit que les subventions de 1880 étaient plus que suffisantes pour construire le chemin de fer du Pacifique canadien d'un bout à l'autre, mais que dans la condition où se trouvait le marché monétaire, il ne serait pas convenable de forcer la compagnie à réaliser son actif. On nous assurait en 1884 que le prêt de \$30,000,000 donnerait \$3,000,000 de plus qu'il n'était nécessaire pour parachever le chemin depuis Callander jusqu'au Pacifique. Que voyons-nous aujourd'hui ? Le président de la compagnie, dans sa lettre du 18 mars dernier, déclare que la compagnie se trouve forcée de demander d'autres arrangements plus avantageux, sans quoi les travaux seront suspendus. On admet que la compagnie se trouve dans des embarras financiers ; on admet que la compagnie est incapable de payer les entrepreneurs, et que les ouvriers sont en grève. Elle éprouve des embarras financiers et le président de la compagnie l'admet. Quelle position dégradante et humiliante est celle que les honorables membres de la droite occupent ce soir, en face du parlement et du peuple, après les assurances qu'ils nous ont données en 1880 et qu'ils ont répétées en 1884 à l'effet que les concessions, subventions et prêts étaient plus que suffisants pour terminer le chemin de fer, lorsqu'ils sont obligés de demander au gouvernement un prêt additionnel de \$5,000,000 et de conclure de nouvelles conditions. En 1884 le ministre des chemins de fer disait :

Je dis qu'ils avaient une telle confiance en cette entreprise qu'ils ont mis leur propre capital en danger ; et si nous n'avions eu la bonne fortune de faire ce contrat avec des hommes d'une grande richesse, d'une grande énergie, d'une grande initiative et d'une grande expérience, nous eussions fait un fiasco désastreux relativement à cette entreprise, et ne verrions aujourd'hui ni le progrès, ni l'avancement, ni le développement qui ont eu lieu relativement à l'exécution rapide des travaux.