

Le ministre de l'intérieur dit dans son rapport au Conseil :

Que les documents du ministère de l'intérieur ne laissent aucun doute que la prétention de la compagnie à savoir : que les deux embranchements ont été construits, à la condition que le subside ordinaire de 6,400 acres par mille serait accordé sur toute la longueur du chemin, est bien fondée.

Vous remarquerez que l'honorable ministre semble ne pas croire que la condition ou l'entente dont il parle, était suffisante pour lui faire faire ce rapport, et il commence par faire valoir ses arguments, et par exposer ses vues, en donnant des explications et en faisant des excuses. Il dit :

Cependant, en outre de cela, et vu surtout les bénéfices incalculables que le sud du Manitoba a retirés de la construction de ces deux embranchements, qui ont mis en communication avec les marchés du monde, une des régions agricoles les plus fertiles du nord-ouest, je suis d'opinion que la réclamation de la compagnie est raisonnable.

Pourquoi dans la seconde partie de son exposé parle-t-il à un point de vue d'équité, si la compagnie avait une réclamation légale, ou même morale contre le pays ? Si cette compagnie avait un droit qu'elle aurait pu faire valoir, devant ce grand tribunal public, pourquoi le ministre a-t-il plaidé pour elle une cause qu'elle ne semble pas avoir voulu soutenir ? Si nous sommes ici, comme membres du parlement, pour exercer des droits indiscutables, comme je prétends que c'est notre devoir dans le cas actuel, et si l'on veut que nous arrivions à une conclusion logique, le ministre de l'intérieur devrait être le premier à demander que l'on dépose sur le bureau de la chambre tous les documents qui l'ont fait venir à cette conclusion, et qui sont nécessaires pour nous éclairer dans la décision que nous avons à donner. J'espère que l'honorable ministre ne retardera pas jusqu'à la troisième lecture du bill, pour nous donner ces informations. Quand il nous a dit qu'il les donnerait à la troisième lecture du bill, je me suis demandé s'il parlait sérieusement, ou d'une manière ironique. L'offre de donner des renseignements à la troisième lecture d'un bill, quand ces renseignements devraient être donnés lors de la première lecture de la résolution, sur laquelle ce bill est basé, est une proposition très-extraordinaire à faire à un corps délibérant. Je crois donc qu'il avait une autre pensée, quand il a dit qu'il donnerait ces renseignements avant la troisième lecture du bill.

Je puis difficilement croire qu'il avait l'intention d'insulter à l'intelligence du parlement, et de méconnaître les droits de la chambre, en retenant ces documents jusqu'à une phase ultérieure du bill. Quant à moi, M. le président, je prétends que le parlement ne peut jamais trop tôt réclamer ses droits. Depuis trop longtemps, nous nous sommes faits les instruments de la volonté d'autres personnes, et le plus tôt on reconnaîtra les devoirs des députés du parlement, le mieux ce sera pour le pays. Si cette discussion peut avoir l'effet de prévenir de telles choses à l'avenir, elle aura eu un bon résultat, quoi qu'il arrive, que nous ayons ces informations aujourd'hui ou demain, qu'on veuille même ne pas les donner, car on veut différer de les donner jusqu'à la troisième lecture du bill, alors que la session sera prête de se terminer, et que ces renseignements ne seront plus d'aucune utilité. A tout événement, je prédis, si toutefois on peut prédire ce que fera un gouvernement, qu'on ne demandera plus jamais au parlement, de  
M. MULOCK.

se prononcer sur une question de cette nature, comme on le lui demande aujourd'hui.

M. ARMSTRONG : Lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fut organisée dans ce pays, on lui accorda des subsides énormes ; et l'une des raisons que l'on a fait valoir avec le plus de force, pour lui accorder tous ces subsides et tous ces privilèges, c'est que la compagnie ne construirait pas seulement sa ligne principale, mais que dans son propre intérêt, elle construirait des lignes auxiliaires dans tout le pays. C'est la raison que les promoteurs de ce chemin de fer ont allégué, à maintes et maintes reprises, dans le parlement, pour justifier l'octroi de ces subsides. Une autre raison que l'on a encore fait valoir avec beaucoup de force, c'est que la compagnie deviendrait un puissant agent d'immigration et que, de fait, ce serait elle qui ferait coloniser le pays. Nous avons eu plusieurs années d'expérience ; le chemin de fer a été construit et nous avons payé le subside promis, mais comment ces prédictions se sont-elles accomplies ? Si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique nous a amené des immigrants, ils ne sont plus ici maintenant. Le fait est, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que les autres compagnies de chemin de fer, à qui nous avons accordé des subsides, ont plus contribué que toutes les autres causes à éloigner l'immigration du pays. Je crois que, pour chaque colon qu'elles ont amené dans le pays, elles en ont fait expatrier deux.

Quant à l'autre proposition, concernant la construction de lignes auxiliaires, nous savons que presque toutes les lignes qui ont été construites dans le pays, sont tombées sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cela se comprend facilement, car il est impossible pour une ligne auxiliaire dépendante du chemin de fer canadien du Pacifique, de garder son indépendance et d'avoir un débouché pour son trafic. Mais ce sur quoi je désire attirer l'attention de la chambre, c'est que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a jamais construit une ligne auxiliaire, sans qu'elle se soit fait payer par le pays le double de ce que cette ligne devait coûter. Examinons l'exemple que nous avons devant nous maintenant. L'honorable député de Marquette (M. Watson) a déclaré, et je crois qu'il a parfaitement raison, que le terrain que l'on nous demande d'accorder aujourd'hui, vaut en moyenne au moins \$5.00 l'acre. A quoi cela se réduit-il ? Simplement à ceci : On nous demande d'accorder à cette compagnie, un montant trois fois plus que suffisant pour construire ce chemin. Les choses se sont toujours passées ainsi. Nous avons accordé à la compagnie un montant suffisant pour construire son chemin ; dans beaucoup de cas, nous lui avons donné le double de ce montant, et cependant, c'est elle qui est propriétaire aujourd'hui. Mettant de côté la politique néfaste de donner aux compagnies de chemin de fer, nos meilleurs terrains que nous fermons à la colonisation, je crois qu'il est temps que le parlement cesse d'agir comme il l'a fait par le passé. La seule raison plausible que l'on allègue aujourd'hui, pour accorder ces subsides, est que l'honneur du pays a été engagé. Le seul argument sérieux invoqué, à l'appui de cette thèse, a été apporté par l'honorable député de Selkirk (M. Daly), mais son raisonnement, pour ne pas dire plus, est un peu singulier. Il a dit qu'en vertu de l'acte 48-49 Vic,