

tion de demander au gouvernement de renoncer à cette garantie que nous avons consenti à donner et que nous avons donnée avant que le temps soit arrivé où nous aurons le droit, en vertu de notre contrat, de lui demander d'y renoncer. Si la compagnie disait qu'elle se trouverait dans une position beaucoup plus forte en traversant la frontière et en disant: "Oui; il y a eu un marché de cette nature, mais nous avons dit au gouvernement et au peuple du Canada que vous déprécieriez de beaucoup leur entreprise et la valeur de leurs terres, s'ils continuaient à exiger que nous en passions par les conditions de notre marché, et nous avons demandé au gouvernement et au parlement, comme marque de confiance en nous, et pour empêcher la création de ce sentiment de méfiance, de renoncer à cette garantie. Il a consenti à le faire, et comme il nous a donné cette marque de confiance, nous vous demandons de nous traiter avec la même confiance et d'acheter nos obligations à un taux plus élevé." L'honorable monsieur dit encore que l'on a besoin de cet argent, et qu'il espère que cela sera fait avant la prochaine session. Tout ce qu'il a le pouvoir de faire et tout ce qu'il espère que l'on fera, s'accomplira sans doute, et comme je l'ai dit lorsqu'il a proposé que l'Orateur quittât le fauteuil, cela équivalait réellement à ce que la chose fût faite.

Il y a beaucoup de choses pour lesquelles il dit que cet argent est requis. Il est requis pour établir un service de steamers à travers l'Atlantique et le Pacifique. Il est requis pour construire une ligne courte de chemin de fer et des embranchements. Tous ces divers buts ou du moins plusieurs d'entre eux sont tout à fait dignes d'éloges; mais notez bien, M. l'Orateur, que tout cela augmente le compte du capital de la compagnie du Pacifique canadien, sur lequel, tant que ce monopole existera, l'intérêt ou les profits devront être payés par le peuple sous une forme ou sous une autre; et, bien que je ne suis pas opposé à ce que l'on dépense prudemment un certain capital additionnel, je dis que dans l'intérêt de la population du Nord-Ouest et des anciennes parties du Canada, nous devons considérer quelles sont ces dépenses qui augmentent le compte du capital, et jusqu'à quel point; il se trouvera peut-être plus tard que le coût de ces dépenses sera pris dans les goussets des colons du Nord-Ouest, qui ne recevront en échange que des services de peu de valeur, insuffisants à les rembourser.

En demandant au parlement de mener à bonne fin cette opération qui forme partie de l'opération plus considérable que les honorables ministres ont proposée dans l'autre résolution, on lui demande de consentir à une augmentation très considérable du compte du capital de cette compagnie. C'est une besogne dangereuse. Nous voyons le premier ministre qui vient nous dire, avant que le chemin ne soit ouvert, qu'il y a maintenant un capital de \$100,000,000, placé par des capitalistes sur les obligations et les actions du chemin de fer. C'est ce que dit l'honorable ministre. Cela nous est donné comme étant la parole du chef du gouvernement qui, d'après l'honorable député, jouit de la confiance du parlement à tel point que nous pouvons ou que nous devrions renoncer pour elle aux fonctions légitimes que nous exerçons. Quelle est la vérité? La vérité est que \$29,500,000 en argent ont été déboursés pour les \$65,000,000 de capital-actions que l'honorable député compte comme si c'était de l'argent sonnante. Ajoutez-y les \$35,000,000 d'obligations et vous constatez que le capital placé est de \$64,500,000. Déduisez de cela les \$21,000,000 payés et déjà affectés aux dividendes, et vous aurez \$43,500,000 comme le montant que l'on dit avoir été consacré au chemin, au lieu de \$100,000,000.

Ceci est important, parce que le pouvoir de la compagnie, avec la faculté qu'elle a d'établir des monopoles, d'élever les tarifs, les obligations que nous avons prises de ne pas diminuer les tarifs dépendent toutes de la question du compte du capital; en conséquence, que l'honorable ministre, contrairement à ses déclarations précédentes, lors-

qu'il différerait d'opinion avec sir Charles Tupper, alors ministre des chemins de fer, vienne déclarer que cent millions de dollars ont été placés dans l'entreprise de cette voie ferrée, lorsque nous savons tous que ce capital s'élève au plus à \$64,500,000, d'où l'on peut en toute justice déduire la proportion très considérable qui est entrée et qui entre dans les goussets des actionnaires sous forme de dividendes et qui n'est pas entrée du tout dans la construction du chemin.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Il y a une autre considération importante. Aucun des honorables députés qui ont pris la parole n'a la moindre idée sur la question de savoir si le gouvernement a reçu des renseignements sur la condition ou le fonctionnement de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien. Le chemin devait être achevé d'après un certain type, et je remarque que ni le ministre des finances ni le premier ministre n'ont déclaré que les ingénieurs du gouvernement ont à l'heure qu'il est examiné le chemin d'une extrémité à l'autre, et sont convaincus qu'il a été achevé d'après le type choisi. Nous sommes si peu renseignés sur ce point que nous ne sommes pas même en état de dire qu'il n'est pas conforme au type, bien que si les assertions des journaux sont véridiques, surtout en ce qui concerne la section de la Colombie, il reste encore beaucoup de choses à faire dans cette direction avant que le chemin puisse être considéré comme se rapprochant ou égalant le type choisi. Il y a apparence que le gouvernement n'est pas mieux renseigné que nous en ce qui concerne la ligne-mère. Les documents qu'il a produits ne font aucune distinction et ne donnent aucun renseignement pratique.

Nous savons très bien que lorsqu'un chemin est en voie de construction, il est très facile de manipuler les comptes et de leur faire indiquer un profit qui n'existe réellement pas, et le moins que le gouvernement et la compagnie puissent faire lorsqu'ils s'adressent aux représentants du peuple, après avoir reçu ce qui constitue virtuellement un cadeau de \$10,000,000 en argent, car le fait que nous acceptons \$20,000,000 au lieu des \$30,000,000 que la compagnie a promis de nous rembourser, est en fin de compte quelque chose qui ressemble beaucoup à un pur don de notre parlement. Je dis qu'elle aurait dû donner à la Chambre, qu'elle aurait dû mettre le gouvernement en possession de détails beaucoup plus circonstanciés à ce sujet que ceux qu'elle a jugé à propos de donner; et en faisant ce qu'il fait le premier ministre est cause que le fait de soumettre cela à la Chambre devient une farce. Comme mon honorable ami l'a fait remarquer avec beaucoup de justice, il vaudrait mieux une fois pour toutes passer un acte rejetant la responsabilité de toute législation sur le premier ministre et ses collègues, et ne pas nous donner la peine de venir ici perdre notre temps à discuter ces questions.

M. MILLS: Je suis certain que la Chambre n'a pu s'empêcher d'être frappée des remarques faites par le premier ministre, lequel nous a informé qu'il était prudent d'exiger cette garantie dans l'origine, une garantie qui n'a aucune valeur et qui ne peut avoir aucune valeur avant l'achèvement du chemin; et cependant, sans que la Chambre soit informée du progrès et de l'état actuel du chemin, le très honorable ministre propose que nous renoncions à cette garantie. Si l'attitude que le gouvernement vient de prendre est ce qu'elle devrait être, le gouvernement a eu bien tort de demander une garantie de ce genre. Juste au moment où cette garantie doit entrer en vigueur, l'honorable ministre dit que nous devons y renoncer. Or, je ne crois pas que la Chambre soit en possession de renseignements suffisants pour qu'elle puisse savoir jusqu'à quel point la compagnie va exploiter le chemin, comme le dit l'honorable ministre. Je crois que le gouvernement devait construire une partie très considérable du chemin dans la Colombie anglaise et qu'il devait la remettre à la compagnie lorsque les travaux seraient terminés. Il y avait un contrat entre le gouvernement et la compagnie, relativement à la nature