

dent d'une compagnie de chemin de fer subventionnée par le gouvernement.

Si l'en juge d'après la conduite de ce parlement, je pense qu'il n'est bien permis de dire que les accusations portées contre le député de Toronto-Ouest ne sont pas fondées.

M. MITCHELL: Oh! oh!

M. WHITE (Cardwell): Il n'y a pas l'ombre d'une preuve; mais si l'honorable monsieur, dont la belle âme—je le sais—est terriblement scandalisée à l'idée qu'un homme public fait servir un peu la position qu'il occupe à ses intérêts privés, si l'honorable monsieur le dit, je suis obligé d'accepter sa parole, mais je ne me serais guère attendu à ce qu'il parlerait ainsi, vu qu'il sait comment sont organisées et comment fonctionnent les compagnies publiques.

M. MITCHELL: C'est un énoncé étonnant; je ne puis guère le saisir. Exposez clairement la chose.

M. WHITE (Cardwell): Puisque l'honorable monsieur veut des explications, je vais lui en donner. Un homme qui siège en cette Chambre depuis des sessions, qui a fait servir la position qu'il occupe en cette Chambre contre une corporation publique de ce pays, et qui a ouvertement avoué qu'il avait agi ainsi parce que l'administrateur de cette corporation ne lui avait pas payé la somme que valaient, d'après lui, les services qu'il avait rendus à cette corporation, cet homme-là, il ne lui convient pas de prendre le ton qu'il a pris et de se montrer aussi scandalisé qu'il l'a fait aujourd'hui.

M. MITCHELL: Je suis heureux que l'honorable ministre ait précisé. Continuez.

M. WHITE (Cardwell): Puis, l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a eu l'obligeance de dire que ce que nous devons éviter sous ce rapport, c'étaient les obligations excessives que ces chemins de fer imposaient au compte du capital, et, comme conséquence, l'imposition au peuple de tarifs trop élevés dans le but de répondre à ces obligations. Quels sont les faits? La première, la seule obligation imposée en réalité à ces corporations de chemins de fer, c'est la dette garantie par des obligations. Le parlement fixe la limite du montant de la dette garantie par des obligations, et, dans le cas actuel, si je me le rappelle bien, la dette garantie par des obligations a été limitée à \$20,000 par mille.

M. BLAKE: Mettez-en encore cinq mille.

M. WHITE (Cardwell): Que le montant soit de \$20,000 ou de \$25,000, l'argument est précisément le même. L'honorable monsieur, comme membre de cette Chambre, ne s'est pas opposé à ce montant, si je ne me trompe pas. Il est parfaitement vrai que l'honorable député est membre du comité des chemins de fer, mais il s'est en réalité démis de ses fonctions de membre du comité, à moins qu'il n'y ait un avantage de parti à gagner, car il ne nous est jamais donné de le voir aux réunions, excepté lorsqu'il arrive qu'il y a des avantages de parti. Mais il devait assister aux assemblées du comité et s'opposer à ce que ce montant fût fixé, s'il le croyait trop élevé. Le comité des chemins de fer a fixé le montant sans qu'il y eût d'opposition; la chose fut confirmée par le parlement sans opposition, et en conséquence, c'est la limite fixée par le parlement, où peuvent être augmentées les obligations imposées à ce chemin de fer. Il est donc simplement puéril de parler de l'attention que nous devons apporter au sujet des obligations fixées, vu le fait qu'elles sont sous la juridiction du parlement, qu'elles ont été fixées par le parlement, et qu'elles peuvent être sauvegardées par le parlement à l'avenir.

Passons maintenant à la subvention accordée par le gouvernement. Il n'y a pas un seul dollar de subside ni un seul acre de terre qui ne soit accordé par le gouvernement à la condition que le chemin de fer sera construit. Pourquoi accordons-nous une subvention? Nous l'accordons

pour que la population de cette localité ait un chemin de fer qui la traverse; et, dans ce cas particulier, nous avons stipulé que pas un acre de terre ne devra être donné avant que cinquante milles du chemin ne soient construits, et la balance du subside sera donnée seulement de temps à autre, à mesure que le chemin sera construit, et cela sur un nombre de milles déterminé. Dans ces circonstances, le subside que nous donnons doit être gagné avant qu'il puisse être reçu. On ne peut pas en faire le commerce, si ce n'est sur la base de la construction du chemin; et la construction du chemin est ce que le parlement désire lorsqu'il accorde un subside. Y a-t-il quelqu'un qui s'oppose à ce que l'on accorde un subside à ce chemin? Personne, je l'ai entendu dire, n'a osé affirmer que le gouvernement n'avait pas agi sagement en accordant le subside. Tout le monde admet que le chemin traverse une partie importante du pays, et que, partant, il mérite d'être subventionné à même le domaine public. Les habitants du Manitoba et des membres des deux côtés du parlement ont voté en faveur de l'octroi d'un subside. Il n'y a pas de doute à ce sujet; et puisque nous accordons ce subside de telle sorte que pas un seul acre ne sera donné avant que cinquante milles du chemin ne soient construits, la seule manière dont le trafic peut avoir lieu relativement à cette charte, c'est sur la base de la construction du chemin de fer, ce qui donne ainsi à la population l'avantage d'avoir un chemin de fer en vertu de l'obligation fixe que le parlement a approuvée.

On nous dit, cependant, que des membres du parlement ne devraient pas avoir d'intérêt dans des chartes de chemin de fer. Un membre du parlement peut être intéressé dans une corporation de chemin de fer, à plus d'une façon. Supposons que nous déclarions que des députés ne seront pas ainsi intéressés. Je connais des cas où des membres éminents du parlement ont été les avocats de corporations de chemins de fer. Je sais que des présidents de corporations importantes de chemins de fer, en Angleterre, ont fait connaître les opinions qu'ils avaient eues d'avocats canadiens, membres du parlement; ils ont même déclaré le montant, \$2,000, qu'ils avaient payé pour avoir cette opinion. Naturellement, cela ne saurait influencer celui qui a reçu cette somme, dans sa ligne de conduite parlementaire, bien que la chose puisse signifier que tout ce à quoi la corporation s'oppose en parlement, l'honorable monsieur s'y oppose aussi. Je ne dis pas qu'il y ait rapport entre les deux choses; mais si j'étais disposé à traiter la question au point de vue des honorables messieurs de la gauche, je pourrais prétendre que ce qui est possible doit être vrai. Je pourrais très bien rapprocher les deux choses et faire remarquer qu'un membre éminent de cette Chambre pourrait être influencé par une corporation de chemin de fer tout aussi facilement et tout comme si son nom figurait dans la charte, et s'il retirait des bénéfices de ce fait.

M. LANDERKIN: En imprimant des contrats, par exemple.

M. WHITE (Cardwell): Dans ce cas, ce que nous devons faire, c'est de voir, si possible, à ce que ce chemin de fer soit construit. Je crois que la construction en aurait été commencée avant aujourd'hui, n'eût été la charge préliminaire contre le chemin pour les cinquante milles de terrassement faits sur le chemin de fer de Souris et des Montagnes Rocheuses. Il est difficile de demander à des entrepreneurs ou des capitalistes de commencer des travaux de ce genre quand ils ont à payer une première obligation de \$100,000 à \$125,000, pour laquelle ils n'ont rien reçu, puisque ce n'est pas comme si le terrassement eût été fait sur la ligne actuelle et comme si la compagnie eût profité des travaux exécutés, car elle a dû payer ce montant pour une partie de chemin dont elle ne peut faire aucun usage. Ça été une des difficultés à surmonter. Le comité des chemins de fer a décidé avec raison que ces gens devaient être payés; il a