

ver cette garantie qui n'est nullement nécessaire pour le Canada, tandis qu'il est si important que la compagnie obtienne ces \$5,000,000 ? Après l'achèvement si étonnant, dans une période sans précédent, nous savons qu'un chemin de cette nature ne peut qu'augmenter son capital chaque année. L'honorable député dit que mon honorable ami en parlant sur cette résolution a déclaré qu'il était opportun d'éviter plus ample discussion sur le chemin de fer Pacifique canadien, dans cette Chambre, et que cette proposition signifiait simplement que les cinq millions seraient abandonnés avant une autre session. Eh bien, M. l'Orateur, j'espère qu'il en sera ainsi. J'espère que sous peu la compagnie nous donnera des preuves assez satisfaisantes de l'achèvement du chemin, pour nous justifier d'abandonner les \$5,000,000. Le gouvernement a certainement ce pouvoir, mais dans les circonstances, comme exécutif ayant la confiance du parlement, il doit, *ex necessitate*, ne décider que lorsque la compagnie aura complètement rempli les termes de son contrat ; par conséquent si le gouvernement a ce pouvoir *ex necessitate*, il ne peut y avoir aucune objection à ce qu'il ait le pouvoir de déterminer le moment opportun de remettre cette garantie de \$5,000,000. On demandera pourquoi la compagnie désire avoir le contrôle de ces \$5,000,000 ? C'est parce que elle a besoin d'augmenter son capital. Elle a besoin de cette somme pour le développement du chemin, pour l'augmentation du matériel roulant, pour compléter ces parties d'autres chemins se raccordant au Pacifique canadien. Il lui faut de l'argent pour achever la ligne courte jusqu'à Halifax, pour l'aider à unir le Canada à l'Angleterre, par l'Atlantique, et le Canada à la Chine par le Pacifique. Il lui faudra pendant quelques années plus d'argent qu'elle ne pourra en réaliser par la vente de ses terres. C'est un honneur pour le pays que la compagnie ait terminé le chemin aussi rapidement. Cette compagnie désire suivre la même politique à l'avenir. Elle désire compléter sa ligne aussi rapidement que possible en autant qu'elle pourra réaliser les capitaux. Elle veut faire ses terminis, comme on l'a dit plusieurs fois déjà, l'un à Liverpool, l'autre à Hong Kong. Elle désire aider à tous ses embranchements qui peuvent contribuer à son succès. Cette compagnie mettra ses terres sur le marché, et dira : nous voulons obtenir tant pour ces terres. Eh bien, que voulez-vous, et quel montant de débentures devons-nous émettre ? diront les capitalistes européens. La compagnie sera forcée de dire \$5,000,000 de ces débentures sont retenues par le gouvernement canadien ; et pourquoi cela ? Parce que le gouvernement canadien n'est pas certain que le chemin soit exploité pendant dix ans. Ce fait seul diminuerait considérablement les chances qu'a la compagnie de placer le reste de ses débentures. La question suivante se présente d'elle-même : Quelle est l'émission totale des débentures ? Quelles sont les garanties totales sur ces débentures ? Pourquoi ces \$5,000,000 sont-ils retenus par le gouvernement canadien ? Vous avez rempli votre contrat, votre chemin est fini, le Canada admet que le chemin est fini, et que la compagnie a rempli son contrat, et pourquoi retient-il ces \$5,000,000 ? Oh ! le Canada a peur que le chemin ne soit pas exploité pendant dix ans.

Voilà la réponse ; et quelle sera la conséquence de cela ? Cela aura pour conséquence de diminuer la valeur des débentures, et de diminuer les chances de les placer sur le marché. Cela aura pour effet de retarder les autres entreprises, de diminuer la valeur du capital, et pour la compagnie, de diminuer les moyens de conduire à bonne fin ses grands projets, et pourquoi voudrions-nous cela à moins de croire au succès du chemin ? Mais nous savons que le chemin sera exploité pendant dix ans, nous ne pouvons en avoir le moindre doute ; pourquoi ferions-nous ainsi tort à la compagnie, sans raison ? Le même sens commun qui a porté le parlement à exiger des garanties devrait exister dans le moment, lorsque la compagnie nous demande : donnez-nous ces débentures ; vous n'avez pas l'intention de

Sir JOHN A. MACDONALD

les garder pendant dix ans ; laissez-nous en profiter ; nous dépenserons cet argent pour le développement de ce grand chemin canadien. Rappelez-vous que ces résolutions ne sont pas compulsives ; elles sont facultatives ; et le gouvernement exigera, comme il l'a fait déjà, que la compagnie démontre ce qu'elle veut faire des \$5,000,000. Voilà les raisons pourquoi le gouvernement demande à la Chambre de ne pas faire tort à la compagnie et de lui laisser la chance de faire un bon prêt sur le marché anglais, lorsque nous savons que le gouvernement exigera que l'argent soit dépensé pour le développement du chemin de fer, et l'amélioration de ses communications avec les différentes parties du pays, ou les autres parties du monde.

M. BLAKE : L'honorable ministre dit, que comme le gouvernement a la confiance du parlement, il devait avoir le pouvoir de faire ceci sans le consentement du parlement.

D'après ce principe l'honorable ministre eut fait mieux de faire adopter un acte pour lui permettre de légiférer pour nous et de dépenser notre argent ; comme le gouvernement à la confiance du parlement, c'est peu de chose que de lui permettre d'agir à sa guise sur toute autre question. Voilà les doctrines constitutionnelles émises par l'honorable chef de la Chambre ; voilà, d'après lui, les relations qui devraient exister entre l'exécutif et l'administration et un parlement libre et indépendant, si ce sont les termes propres pour qualifier le parlement aujourd'hui.

Il dit ensuite qu'il n'y a aucun doute sur l'exploitation du chemin. Eh bien, il y a toute sorte de manière d'exploiter un chemin. Les convois circulent maintenant sur une partie du chemin trois fois par semaine, sur une autre tous les deux jours, et sur une troisième une fois par semaine, et nous avons une garantie de l'opération efficace du chemin, comprenant le nombre de convois requis pour l'utilité publique, quand bien même cela ne paierait pas, parce que l'on s'attendait que les premiers temps de l'exploitation créeraient des dépenses extraordinaires comparativement au trafic. Telle était la déclaration des honorables députés ; ils nous dirent que le prix était élevé, parce que la première période de l'exploitation allait exiger des dépenses considérables. Il est facile pour la compagnie d'éviter ces dépenses, au préjudice du développement du pays, en diminuant le nombre des convois. Et je ne crois pas que ce système de un ou trois convois par semaine soit bien efficace dans l'intérêt du pays. Ainsi donc il est important que nous ayons une garantie nous permettant d'exiger, non seulement que le chemin soit ouvert, mais qu'il soit exploité d'une manière avantageuse pour le pays, quelles que soient les dépenses de cette exploitation, pour la compagnie. L'honorable ministre dit que c'est autant un acte de bon sens et de prudence de remettre cette garantie aujourd'hui, que c'en était de l'exiger auparavant. Lorsque le marché fut fait nous avons cru nécessaire d'exiger des garanties, pour l'exploitation efficace du chemin pendant dix ans. Aujourd'hui l'honorable ministre nous dit qu'il est aussi sage et aussi prudent de remettre cette garantie, justement au moment où le chemin va être mis en exploitation. Puis il dit que si nous ne remettons pas cette garantie, cela nuira à la vente des débentures, parce que les gens diront : "Que sont devenus les autres débentures ?" et qu'ils en viendront à la conclusion que le gouvernement du Canada retient ces débentures, parce que, comme l'a dit l'honorable député dans son langage extravagant, parce qu'il doute du succès du chemin. Non ; la seule conclusion où nous puissions en arriver, est que le parlement exige des garanties de l'opération efficace du chemin pendant dix ans. La compagnie peut très bien répondre : "lorsque nous avons passé le contrat avec le gouvernement, ce dernier posa comme conditions que nous devions déposer \$5,000,000 comme garantie de l'opération efficace du chemin pendant dix ans. C'était là une partie de notre marché ; nous avons construit le chemin et nous n'avons pas l'inten-