

d'ordonner une enquête. Maintenant, à propos de certaines assertions, je désire attirer l'attention du ministre des travaux publics sur le fait important suivant. Il est vrai que les années passées, des chartes de chemins de fer ont été concédées à des membres de cette Chambre, mais—et c'est ce qui fait toute la différence—cela eut lieu avant que le gouvernement eût adopté sa politique d'aider les compagnies de chemins de fer au moyen de subventions en argent ou concessions de terres. Et c'est ce qui fait la différence dans les cas des années dernières, après l'adoption de cette politique. N'y eut-il aucun intérêt public en jeu dans ces entreprises, sans les subventions en argent et les concessions de terres, je ne crois pas que l'on doive blâmer les honorables députés de s'intéresser dans ces chemins. Mais je dis que le cas actuel met au grand jour la nature vicieuse de cette pratique parmi nous.

Dès que le gouvernement eut commencé à accorder des subventions en argent, à faire des concessions de terres aux compagnies de chemins de fer, alors de ce moment, conformément à tout principe d'équité et de justice, il incombe aux membres de cette Chambre, comme dépositaires de la confiance publique, de se tenir en dehors de ces entreprises. C'est un principe qui se recommande, je crois, à tout homme juste. Nous avons dans nos statuts un acte défendant à tout membre de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de devenir membre de cette Chambre, pour la raison que nous faisons de grandes concessions à ce chemin de fer, et par déduction l'on doit également refuser à tout membre de cette Chambre, et surtout tout membre du gouvernement, le droit de devenir membre des compagnies de chemins de fer qui demandent, et espèrent obtenir, des concessions considérables du trésor public. L'honorable ministre des travaux publics a fait allusion du cas des chemins de fer "Manitoba" et "South-Western." Il a dit, et avec raison, que ces deux chemins de fer avaient obtenu des concessions de terres dans les mêmes conditions, mais il aurait dû dire à la Chambre que ces deux chemins de fer avaient fait des dépenses considérables et étaient en opération sur la partie construite de la ligne, lorsqu'elles reçurent de l'aide du gouvernement. Le fait est, comme l'a dit l'honorable député qui vient de parler, qu'il y a certaines compagnies qui n'ont qu'une chance de construire un chemin de fer; et ces compagnies qui ne mettent aucun argent dans leur entreprise, et n'ont que le désir de réussir, ce qui veut dire, je suppose, retirer le plus de bénéfice possible, il est douteux, dis-je, que ces compagnies méritent l'aide du gouvernement, et surtout que des membres du parlement aient le droit de faire partie de ces compagnies. Je ne puis concevoir rien de plus propre à détruire l'indépendance d'un membre du parlement, que le fait qu'il est promoteur de ces entreprises qui ne peuvent réussir que par les subventions du gouvernement. Et telle était la position de la compagnie dont il est question dans le moment, d'après les déclarations de l'honorable député qui vient de parler.

Comme il l'a très bien dit, cette compagnie ne pouvait réussir sans la concession de 6,400 acres de terre par mille; sans l'aide du gouvernement, elle ne pouvait créer aucun bénéfice pour les promoteurs. La Chambre doit se rappeler que la concession d'une charte, qui est une sorte de monopole, est une chose très importante. Si vous accordez à une compagnie privée, ou corporation désirant construire un chemin de fer, une charte pour un, deux ou trois ans, selon le cas; si les habitants de telle partie du pays désirent voir construire ce chemin de fer, et qu'il se trouve une autre compagnie, sans ressources, qui en retarde la construction de plusieurs années, tout le monde sait que cela a été très commun dans l'histoire des chemins de fer, que rien n'est plus commun, que le fait que les personnes qui sont intéressées dans des entreprises de ce genre ont à payer des sommes considérables à ceux qui possèdent des chartes, pour pouvoir continuer leurs travaux. La raison pour laquelle on ne devrait pas accorder des chartes à ces

hommes de paille, ou à ces simulacres de compagnies, est celle-ci: Ils ne se départiront pas, comme l'a dit avec raison l'honorable député qui m'a précédé, de leurs droits, de leurs pouvoirs, et le résultat est que des sommes considérables d'argent qui devraient être affectées à l'entreprise, sont dépensées pour acheter de ces personnes le droit de construire le chemin de fer, et je crains qu'il n'y ait eu quelque chose de ce genre dans le cas qui nous occupe. L'honorable député de Toronto-Ouest admet lui-même la possibilité du fait, et il a déclaré que selon lui la chose était très mal. Il a dit à la Chambre, si je me rappelle bien, qu'il a pu vendre la charte, bien qu'il ait donné à entendre qu'il n'avait pas eu l'intention de la vendre, mais il a admis qu'il était bien possible que cette charte eût une valeur en argent, et il est évident d'après les déclarations des honorables ministres, que ces messieurs n'avaient aucune ressource pour construire le chemin. Ils comptaient exclusivement sur l'aide du gouvernement.

Or il n'y a que deux conclusions à déduire de cela. La première c'est que depuis que le gouvernement a adopté la politique d'accorder des subventions aux compagnies de chemins de fer, il ne devrait être permis à aucun membre du parlement d'avoir des intérêts dans ces entreprises; et la seconde, est, je crois, que d'après les révélations actuelles, il devient du devoir du gouvernement à l'avenir de prendre les mesures nécessaires pour n'accorder des chartes de chemins de fer qu'à des hommes compétents et en position de conduire de telles entreprises. Je ne suis pas disposé à rendre la question plus compliquée en discutant le meilleur mode à suivre pour obtenir ce résultat, mais je dis qu'aux yeux du public, cette politique de trafiquer les chartes est devenue un scandale criant. Je ne prendrai pas sur moi de dire combien il y a de membres du parlement de concernés dans des questions de ce genre, mais il est généralement connu que l'on soupçonne, et peut-être avec trop de raisons, un bon nombre de membres de cette Chambre de faire un véritable métier d'obtenir des chartes dont ils disposent en faveur des plus hauts enchérisseurs.

Je ne puis concevoir aucune pratique plus dégradante, ou plus déshonorante pour le parlement, ou plus propre à faire tort à ce corps politique, que de tels actes; et si au lieu de cinquante milles de chemin à construire dans l'espace d'un an, la question était de construire 500 milles de chemin de fer dans une année, l'intérêt public exigerait que rien ne fût adopté avant qu'une enquête ait lieu sur les accusations formulées par l'honorable député de King (M. Woodworth), et soutenues, comme je l'observe, par le député de Northumberland (M. Mitchell), afin de s'assurer si ces accusations sont bien fondées ou non.

M. McLELAN: L'honorable député qui vient de parler a, je présume, fait croire que je connaissais les faits; que j'avais été mis en possession de lettres, m'informant du fait que les honorables députés qui sont les détenteurs de la présente charte, voulaient la vendre, et faisaient des efforts dans ce sens dans un but de spéculation. Je désire déclarer que je ne suis en possession d'aucuns papiers de cette nature, que je n'ai jamais reçu cette information, que je n'ai jamais soupçonné que les détenteurs de la charte essayaient de la vendre; mais j'ai reçu l'information la plus directe possible de la part de délégués de Rapid-City et de diverses autres localités, que le désir général était que ces détenteurs, que cette compagnie obtinssent les mêmes conditions, au sujet d'un octroi de terres, que celles accordées aux autres compagnies. La présente compagnie, si je comprends bien, était en possession d'une charte avant que cette politique de chemin de fer fut adoptée par le gouvernement. Elle avait une charte quand le gouvernement a résolu d'accorder aux compagnies de chemins de fer 6,400 acres de terres par mille de chemin de fer, à \$1.06 l'acre. Cette politique fut subséquentement changée, avec l'approbation d'honorables membres de la gauche et de leurs organes, et il fut résolu