

guère coûté plus de \$30,000,000. Puis il a participé à des compagnies de construction frauduleuses des plus scandaleuses. Il a soutenu la compagnie dans tout cela, et lorsque cette dernière a demandé un prêt à cette Chambre, il a refusé de faire connaître au pays l'état des affaires de la compagnie, il a refusé d'accorder la nomination d'un comité d'enquête. On demandait ici \$30,000,000. On supposait que la compagnie avait déjà reçu une subvention excédant ses besoins, et les habitants de ce pays avaient assurément droit de demander et d'obtenir du très honorable monsieur une commission d'enquête chargée de fournir au pays un état précis des affaires de la compagnie avant qu'on lui fit un nouveau prêt. Et, lorsqu'on aurait pu assurer au peuple ce bienfait, on a refusé de faire disparaître la clause relative au monopole. On découvrit subséquemment quel était l'état des affaires de la compagnie lorsque fut faite cette demande d'un prêt. On découvrit plus tard que cette compagnie avait honteusement gaspillé ses ressources.

M. MITCHELL: Oh!

M. CHARLTON: Oui, honteusement gaspillé ses ressources. Cette compagnie avait un contrat avec le peuple canadien.

Quel était ce contrat? C'était un contrat par lequel elle s'engageait à construire la ligne-mère depuis le lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique. Les habitants du Canada n'avaient rien à voir dans les affaires de cette compagnie pour ce qui regardait l'acquisition d'autres lignes, la construction d'embranchements ou l'augmentation de la fortune des directeurs et des employés du chemin. Le contrat des habitants du Canada avec le syndicat comportait la construction de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique, et ils lui accordèrent certaines subventions pour lui permettre d'exécuter le contrat.

Quel était l'état du chemin lorsque la compagnie est venue nous demander ce prêt? La compagnie avait dépensé, à cette époque, d'après la déclaration faite par sir Charles Tupper à la dernière session, \$29,209,541 sur la ligne, pour construction et équipement, et cela comprenait une quantité d'approvisionnements en magasin.

Qu'avait-elle reçu? Elle avait reçu alors, contre cette dépense, \$54,000,000 en subventions du gouvernement, en produits de la vente du stock et de terres et en produits venant d'autres sources. Elle avait reçu \$25,037,000 de plus qu'elle n'avait dépensé pour l'exécution de son contrat et le gouvernement savait cela, et cependant elle vint ici demander \$30,000,000 de plus, et sa demande fut accordée. Or, si elle s'était bornée à construire le chemin qu'elle s'était engagée à construire, si elle s'en était tenue à son contrat avec le gouvernement, elle aurait eu, à cette époque, un surplus de \$25,000,000. Elle devait gagner \$12,710,000 en subvention, à mesure que les travaux progresseraient. D'après son estimation, le parachèvement du chemin coûterait \$27,000,000, et si elle s'était bornée à son contrat avec le gouvernement elle aurait eu, le chemin une fois terminé, un surplus de \$10,747,000; et cependant elle était à bout de ressources; et elle demandait un nouveau prêt. Pourquoi? Parce qu'elle avait déposé des millions de dollars aux Etats-Unis, parce qu'elle avait acheté près de mille milles de chemins de fer n'ayant aucun rapport avec son contrat, parce qu'elle avait établi des lignes de steamers, et l'on a dit que des sommes considérables avaient été prises sur ses ressources pour des fins privées. Par une suite d'extravagances et de folies elle s'était placée dans cette position, et le gouvernement y avait participé. Le gouvernement avait donné à la compagnie une charte au mépris de la loi. Il l'avait maintenue sans égard aux intérêts des habitants de ce pays, et aujourd'hui il cherche à cacher l'état réel des travaux de ce chemin.

Nous demandons à connaître l'état réel des affaires. Nous avons droit de le connaître, et si cette motion est rejetée, si cet amendement est adopté, c'est une admission de la part

M. CHARLTON

du gouvernement qu'il outre passe ses pouvoirs et qu'il n'agit pas dans les intérêts du peuple, qu'il paie à une compagnie une subvention qu'elle n'a pas gagnée, qu'il craint de laisser connaître au peuple l'état du chemin. Si le gouvernement refuse cette demande, il nous justifiera de dire que le syndicat passe le premier, et que le gouvernement vient en second lieu, et qu'il est, comme corps, la queue du cerf-volant syndical. J'espère que le gouvernement n'insultera pas aux droits d'un peuple libre, ce dont il se rendrait coupable s'il refusait un examen libre de l'état de ce chemin.

M. EDGAR: Comme député très nouveau, j'étais évidemment sous une fausse impression. Je supposais que les membres de cette Chambre avaient droit d'obtenir les états très justes et très raisonnables qu'ils demandaient relativement à des questions d'intérêt et d'importance publiques considérables. L'honorable secrétaire d'Etat qui, hier, en discutant la question du chemin de fer Canadien du Pacifique, a dit que le gouvernement n'avait pas seulement produit toutes les informations demandées, mais un bien plus grand nombre que celui qui avait été demandé, m'avait confirmé dans cette opinion.

Je crois réellement que s'il est une question dont cette Chambre peut être saisie et au sujet de laquelle on devrait donner des informations complètes, c'est cette question de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je supposais que, lorsque le gouvernement du pays est créancier hypothécaire d'un chemin de fer, lorsqu'il a prêté de fortes sommes d'argent sur la garantie d'un chemin de fer, il devait avoir autant droit qu'un créancier hypothécaire ordinaire à obtenir les informations les plus complètes sur la nature de la garantie. Je supposais aussi que, lorsque le gouvernement de ce pays propose de payer, et est tenu de payer, et qu'il paie de jour en jour sur cette partie est du chemin plus de \$15,000 en argent, et qu'il donne plus de 9,000 acres de terres par mille, la Chambre et le pays avaient quelque droit d'obtenir des informations complètes et raisonnables sur ces points. Je supposais aussi que, lorsque ce pays a payé et doit payer 3 pour 100 sur le capital-actions de la compagnie pendant plusieurs années, cela nous donnait droit à quelques égards dans cette affaire. Je supposais en outre, M. l'Orateur, que, lorsque le gouvernement actuel n'a pas encore dit à cette Chambre si la compagnie doit, ou non, recevoir de nouveaux secours, ce fait devait aussi nous autoriser à faire des investigations complètes.

Quant à la demande particulière qui fait le sujet de cette motion, tous ceux qui ont quelque connaissance en matière de chemins de fer—et presque chaque habitant de ce pays possède aujourd'hui une connaissance plus ou moins grande en fait de chemins de fer—savent que lorsque les travaux sont poussés avec vigueur, lorsque les chemins de fer sont construits avec rapidité—et cette compagnie se vante de construire ce chemin plus rapidement que ne l'a jamais été jusqu'ici aucun autre chemin—je dis que, lorsque tout ceci a lieu, il y a une grande tentation de construire des chevalets en bois temporaires, au lieu de combler les ravins, pour gagner du temps. Nous savons qu'il est très souvent nécessaire, dans la construction d'une voie ferrée, et cela très à propos, de construire des chevalets temporaires en bois pour pousser la ligne plus loin, afin de pouvoir continuer les travaux de construction avec plus de vigueur et plus de succès. C'est une chose que toute compagnie de chemin de fer peut très convenablement faire, et je ne doute pas que cette compagnie ne le fasse.

Mais, M. l'Orateur, la motion que j'ai soumise à la Chambre a pour but de permettre à la compagnie, en faisant cet état, de montrer ce qui est construit temporairement et ce qui ne l'est pas. L'honorable député qui remplit les fonctions du ministre des chemins de fer qui n'existe pas, a dit qu'il n'avait pas lu la motion; il a expliqué ensuite qu'il avait voulu dire qu'il n'avait pas lu l'amendement. Je puis dire, après avoir écouté son discours, que s'il a lu la motion