

Nous espérons que c'est la dernière fois que nous serons obligés de contredire ces fausses représentations réitérées.

Nous sommes, monsieur,

Vos obéissants serviteurs.

ANDERSON, ANDERSON ET CIE.

**SERVICE PROJETÉ DE NAVIRES CANADIENS SUR L'ATLANTIQUE.**

Au rédacteur du "Times" (Londres) :

MONSIEUR, — Dans une dépêche publiée aujourd'hui dans les journaux, il appert que dans la Chambre des Communes du Canada, mercredi dernier, l'honorable G. E. Foster, ministre des finances, a réitéré une déclaration que nous avons déjà eu l'occasion de contredire, savoir : "qu'il avait retiré le contrat accordé à MM. Anderson et Cie. pour un service de navires transatlantiques, parce que MM. Andersons étaient incapables de réaliser le capital nécessaire pour construire cette ligne.

Nous allons déclarer, grâce à votre obligeance, (1er) que M. Foster ne nous a pas retiré le contrat, et qu'il n'avait pas le pouvoir de le faire; (2e) que nous avons remis le contrat, non pas pour la raison donnée par M. Foster, mais parce que, comme nous le disons à Sir John A. Macdonald, dans notre télégramme du 12 octobre, 1889, en exprimant notre regret, "nous ne pouvions plus longtemps compter sur la coopération cordiale du chemin de fer canadien du Pacifique, sir George Stephen ayant donné à entendre qu'il n'avait plus confiance dans notre projet.

Nous ajouterons que nous désirons ardemment que la correspondance soit publiée, et nous ne comprenons pas les motifs constants du gouvernement de le produire.

Nous sommes, monsieur, vos obéissants serviteurs

ANDERSON, ANDERSON & CIE.

Maintenant, je déclare à l'honorable ministre, que des affaires comme celle de la "Compagnie canadienne d'abattoirs," des contradictions de ce genre par des hommes avec qui le gouvernement avait fait des arrangements, et, surtout, des choses comme mon honorable ami en a dévoilé ce soir à la chambre — démontrant, pour ne pas dire plus, une négligence grossière de la part du gouvernement dans le vote de ces crédits à des chemins de fer qui manquent des fonds nécessaires — sont des choses de nature à nuire considérablement aux intérêts du Canada, et à empêcher des Canadiens entreprenants, qui ont réellement de bons projets à soumettre aux Anglais, d'obtenir d'eux l'aide qu'ils ont droit de recevoir et qui, tout en faisant leur affaire, contribuerait fortement au développement des ressources du pays.

Je répète pour la dernière fois que les députés de la chambre ne doivent pas oublier qu'ils sont avant tout, et dans toute chose, les fidéicommissaires du peuple, et à ce titre, ils n'ont nullement le droit de se servir de leur position pour retirer quelque avantage, soit en matière de coupe de bois, concessions de terrains, subventions de chemins de fer, ou toute autre matière, et tant que nous ne verrons pas à établir cette règle de conduite pour tout Canadien, des affaires comme celle-ci et comme celles que nous avons discutées il y a quelques semaines, continueront d'abaisser notre position et de dégrader le caractère du parlement fédéral.

M. HAGGART : Depuis nombre d'années, nous entendons parler de ces actes frauduleux et de l'influence exercée sur les comtés par des subventions aux chemins de fer, et de l'argent réalisé par des représentants dans le parlement; mais nous avons enfin une accusation contre un membre de cette chambre. Nous avons dit, en réponse à ces messieurs, qu'un député intéressé au développement de son comté, et étant peut-être l'homme le plus à l'aise de ce comté, devait naturellement travailler dans ses intérêts, en obtenant de l'aide pour la construction d'un chemin de fer ou pour autres entreprises. Nous avons dit aussi que les député engagés dans ces entreprises y avaient subi des pertes considérables; et dans aucun cas, on ne saurait

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

démontrer qu'ils aient bénéficié personnellement des entreprises où ils ont été engagés. Je n'ai jamais entendu beaucoup parler avant ce soir des faits relatifs au chemin de fer de Caraquette; mais j'ai écouté, ce soir, les ennemis financiers de cette compagnie, et lorsque j'aurai fini, la chambre comprendra avec moi, je crois, que l'honorable député qui a entrepris de construire le chemin est sorti de l'entreprise plus pauvre qu'il n'était lorsqu'il y est entré.

Quels sont les faits? Un chemin de fer de soixante-dix milles de long a été construit pour relier Shippégan, à l'Intercolonial; le gouvernement fédéral lui a accordé une subvention de \$3,200 par mille, et le gouvernement provincial, une subvention de \$1,800 par mille, de sorte que ce chemin a reçu \$6,000 par mille en argent; et d'après la déclaration de l'honorable député qui a parlé il y a quelques instants, il est allé à Londres négocier la vente de £100,000 sterling d'obligations.

J'ai eu la curiosité de demander à l'honorable député combien d'argent il avait réellement retiré de la vente de ces obligations, et il m'a dit qu'elles avaient été vendues à 75 pour cent, ce qui formerait \$375,000, soit, déduction faite de \$55,000 pour dépenses et commissions, un montant net de \$320,000, et qu'il avait déposé chez les banquiers de Londres \$100,000 pour payer l'intérêt sur les obligations, de sorte qu'il avait retiré \$220,000 pour ses £100,000 sterling d'obligations. De plus, ces \$220,000 ne lui ont pas été remises en argent, mais il a reçu tout ce montant en rails et autres articles pour construire le chemin.

Ce sont là les recettes en argent sur lesquelles repose l'accusation portée contre mon honorable ami, qu'il a pris le contrat des mains de la compagnie dans le but de construire le chemin et d'empêcher une grande partie des recettes. Ce chemin, que l'honorable député dit être excessivement bien construit et équipé, non pas, peut-être, comme le sont certains chemins, mais ayant un certain nombre de locomotives et de wagons, fut construit pour \$6,000 par mille; il fit la voie, posa les rails et fournit l'équipement, le tout avec \$220,000. Voici l'accusation portée contre l'honorable député savoir: que pour son propre profit, dans le but d'empêcher une somme considérable à même l'entreprise, il a construit soixante-dix milles de chemin avec les \$220,000 qu'il avait retirées de la vente des obligations. Y a-t-il quelqu'un dans cette chambre qui, connaissant quelque chose en fait de chemins de fer, ne sache pas que celui qui a construit ce chemin avec cet argent est sorti de l'entreprise plus pauvre qu'il n'était lorsqu'il y est entré? Je n'ai pas de doute que n'importe quelle personne, de n'importe quelle division électorale du Canada, ayant confiance dans les ressources du pays, serait parfaitement sincère en promettant aux porteurs d'obligations, que d'après les perspectives, elle pourra payer l'intérêt sur les obligations; et l'honorable député a encore foi dans l'entreprise, et il espère pouvoir payer l'intérêt sur ces obligations. Mais l'état financier est là, indiquant le montant total qu'il a reçu, et je laisse à cette chambre et au pays de dire s'il est probable qu'il ait empêché un seul sou dans cette entreprise. On a lancé beaucoup d'accusations de ce genre, et je suis heureux d'en entendre formuler quelques-unes dans cette chambre, où des hommes d'affaires, des hommes d'expérience en fait de chemin de fer et de constructions de chemin de fer peuvent les dépouiller de