

les journaux annoncent que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique se préparait à construire cette voie ferrée avant que le gouvernement eut accordé aucune aide. Ces jours-ci encore, il m'a été donné de voir dans le *Witness* de Montréal un énoncé à l'effet que la subvention gouvernementale n'était pas nécessaire pour assurer la construction de ce chemin de fer. Cela est confirmé par le fait qu'à la dernière réunion des actionnaires, les directeurs ont déclaré qu'ils avaient résolu de construire cette ligne, vu que c'était une entreprise payante. L'article dont je parle se lit comme suit :—

Que la subvention accordée par le gouvernement n'était pas nécessaire pour assurer la construction de ce chemin de fer, cela ressort du fait qu'à la dernière réunion des actionnaires, les directeurs ont déclaré qu'ils avaient décidé de construire cette ligne vu que c'était une entreprise payante. La compagnie avait déjà commencé à prendre des mesures dans ce sens, et avait peu après, acheté le matériel nécessaire pour cette voie. Lorsque ceux qui s'opposaient à ce que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique prit possession du seul défilé permettant de traverser les Montagnes Rocheuses et qui se trouve situé au sud de celui que cette compagnie contrôle déjà, firent entendre des protestations, on leur répondit qu'on ne pouvait pas l'en empêcher, attendu que sa charte lui donnait le pouvoir de construire des embranchements partout dans le Nord-Ouest. La situation est donc comme suit : On sollicitait alors le gouvernement d'accorder, et il a maintenant donné une subvention de trois millions et un tiers de piastres à une compagnie dans le but de construire un chemin qu'elle avait l'intention d'établir, suivant sa propre déclaration. La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique considère évidemment que cette voie ferrée rapportera des bénéfices, et ceux qui demandaient l'exécution de ces travaux ont prétendu que ce serait une entreprise profitable au point de vue commercial, dès le moment où elle serait complétée. De plus, la compagnie possédait déjà une charte autorisant la construction de cette partie de la ligne située dans la Colombie-Britannique et qui avait été largement subventionnée au moyen d'énormes octrois de précieux terrains houillers.

Or, telle est l'opinion d'un journal qui a appuyé le gouvernement et qui le défend encore.

La construction de cette voie ferrée sera, la chose est possible et probable, avantageuse à la Colombie-Britannique et à la région située à l'ouest, mais elle ne rapportera aucun profit quelconque à cette partie-ci du Canada. Les plus importantes industries minières dans le voisinage de Rossland, dans la Colombie-Britannique, appartiennent à des citoyens des Etats-Unis et cette entreprise bénéficiera par là même beaucoup plus à ceux qui sont établis là-bas, qu'elle ne sera avantageuse aux Canadiens en général, car il n'y a que bien peu de citoyens du Canada intéressés dans les exploitations du voisinage de Rossland.

Je considère moi-même que la subvention accordée par le gouvernement à cette compagnie dans le but de prolonger la ligne, est des plus extravagantes, et que la proposition faite par l'ancienne Administration à l'effet de donner un bonus de \$5,000 par mille, et de prêter à la compagnie \$20,000 par mille pour assurer l'exécution de ces travaux, aurait été beaucoup plus avantageuse pour le pays. Avec les progrès qui sont maintenant réalisés dans la Colombie-Britannique, si on avait persisté dans cette ligne de conduite, il n'y a pas de doute que cette voie ferrée aurait été construite par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et que le Trésor fédéral aurait économisé une somme considérable.

La proposition est adoptée.

Le projet de loi est adopté en seconde délibération.

L'honorable M. SCOTT : Je propose que ce projet de loi soit maintenant adopté en troisième délibération.

L'honorable M. FERGUSON : Il n'est peut-être pas hors de propos d'enregistrer à cette phase du projet de loi, l'opinion bien connue d'un membre très éminent de l'Administration, au sujet du chemin de fer du Défilé du Nid de Corbeau, je parle de sir Richard Cartwright. Il s'exprimait comme suit :—

Pourquoi, disait-il, viendrait-on nous demander de taxer les contribuables du Canada en prélevant \$108,000 pour assurer le développement de certains terrains houillers de valeur, qu'ils appartiennent au gouvernement de la Colombie britannique ou à quelques particuliers ? Quelle justification y a-t-il d'entasser sur ce peuple déjà surchargé, des dépenses pour le compte d'entreprises sur les avantages desquelles nous ne connaissons absolument rien et qui, si elles sont un quart ou même un dixième aussi rémunératrices que l'honorable député nous les a représentées, devraient être en état de se suffire à elles-mêmes de toutes manières ? Quant à cela je m'objecte à ce système en son entier. Mais il me semble, plus particulièrement dans ce cas-ci, que d'aller ainsi dans le désert sur l'assertion vague qu'il y a de précieux terrains houillers dans lesquels, même en supposant qu'ils soient aussi riches qu'on nous les représente, le peuple du Canada n'a aucun intérêt, c'est quelque chose de plus répréhensible encore que de jeter notre argent aux quatre vents du ciel. Le résultat pratique de tout ceci c'est que ces messieurs que l'honorable ministre vient de nommer, ces capitalistes, comme le sont, je crois, quelques-uns d'entre eux, non contents d'avoir eu à très bon marché des mines extrêmement précieuses, sont obligés de s'adresser au Parlement du Canada et de demander que les contribuables soient obligés de contribuer \$108,000 dans le but de les enrichir individuellement.