

Mais, heureusement, le gouvernement était fort dans la Chambre et auprès du peuple. Heureusement, non seulement il a été fort, mais il a été courageux. Il a compris que le peuple a décidé que ce chemin de fer soit construit et parachevé, que le pays soit colonisé et développé, et sa politique a été logiquement bien définie depuis le commencement jusqu'à la fin, et j'espère qu'avant la chute de l'administration il aura le plaisir de voir l'entreprise menée à bonne fin. Je me souviens qu'à la dernière session, l'honorable député a reproché au gouvernement d'être l'associé, l'associé caché a-t-il dit, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il n'a jamais rien dit de plus vrai.

M. CAMERON (Huron) : Ecoutez, écoutez.

M. IVES : Vous avez droit à tout le plaisir que cette déclaration peut vous procurer. La Confédération canadienne est l'associée du chemin de fer du Pacifique canadien, en ce sens que toutes deux sont conjointement intéressées à la colonisation et au développement du Nord-Ouest; elles sont conjointement intéressées à l'affluence de l'immigration et au développement de la richesse du pays. En ce sens, en ce sens très important, la population du pays en général est l'associée du chemin de fer du Pacifique canadien, et je regrette beaucoup de dire qu'elle n'a reçu aucune aide des membres de l'opposition. Heureusement, dans cette discussion, il y a des objections auxquelles l'honorable député a déjà consacré beaucoup de temps, mais dont nous n'entendons plus parler. Nous n'entendons plus dire que la population du Nord-Ouest est broyée sous le talon des monopoleurs dépourvus de toute conscience. Les gens du Manitoba ont pu disposer de leur blé l'automne dernier, alors que les pauvres opprimés, les pauvres persécutés du Minnesota ont été obligés de franchir la frontière avec leur blé, sur lequel ils ont dû payer les droits afin de pouvoir l'apporter au chemin de fer du Pacifique canadien. Cela a mis fin aux périodes ronflantes que l'honorable député avait coutume d'employer en maintes occasions pour dire que le peuple du Canada était couché sous le joug de monopoleurs dépourvus de conscience.

L'honorable député avait coutume de douter si le chemin serait jamais construit en entier. Il croyait que la section des prairies serait seule construite; mais nous n'entendons plus parler de cela. Il avait coutume de nous dire que si le chemin était achevé il ne serait jamais terminé dans le délai prescrit par le contrat, et que les travaux n'auraient pas la qualité requise. Nous n'entendons plus dire que le chemin n'a pas été construit tel que requis par le contrat. Chacun admet, et l'honorable député lui-même n'ose pas nier que la compagnie a construit un chemin de qualité bien supérieure à celle qui avait été fixée par le contrat.

M. l'Orateur, le ministre faisant fonctions de ministre des chemins de fer a produit hier un tableau indiquant le capital-actions et autres détails relatifs au *Northern Pacific*, au *Union Pacific* et au *Southern Pacific*. J'ai tiré de ce tableau que je crois exact des faits très importants, en ce sens qu'ils réduisent à néant la prétention allant à dire que le chemin de fer du Pacifique canadien a coûté trop cher.

Le coût du chemin de fer du Pacifique canadien n'est que de 52 pour 100 par mille du coût du *Northern Pacific*, 51 pour 100 par mille du coût du *Union Pacific*, et 69 pour 100 par mille du coût du *Southern Pacific*. Quant à la portée de ces faits sur l'objection allant à dire que le stock a été vendu à un prix trop réduit—et l'honorable député dit qu'il a rapporté 46½ pour 100—comparons-le sous ce rapport à celui des autres chemins de fer du Pacifique, et nous constaterons que dans le cas du *Southern Pacific*, si vous calculez la concession de terres à \$2 l'acre, ce qui paraît être le prix favori ce soir, et si vous ajoutez la concession des terres à la dette consolidée, et si vous déduisez le total du coût total du chemin et du matériel de roulement, il ne reste plus que \$10,000,000 représentant le montant produit par le capital-actions, ou 6 cents dans la piastre. Dans le cas du

Union Pacific, la dette consolidée ajoutée à la subvention en argent payée par le gouvernement des États-Unis forme un montant de quarante-deux millions et demi plus élevé que le coût total du chemin—et cela me rappelle que l'honorable député a dit aujourd'hui qu'aucune de ces voies ferrées n'a reçu de subvention en argent; mais elles ont reçu ce qui équivalait à cela; elles ont reçu une garantie de leurs obligations, garantie que le gouvernement des États-Unis a payée il y a déjà longtemps.

M. BLAKE : Elles doivent l'argent au gouvernement.

M. IVES : Et le chemin de fer du Pacifique canadien nous doit aussi l'argent, mais vous n'êtes pas satisfait de cela. Je dis que cela porte ce montant à \$12,500,000 de plus que le coût total du chemin et du matériel de roulement, et si vous ajoutez la concession de terres à \$2 l'acre il y aura \$109,000,000 de plus que le coût total du chemin et du roulement. Le capital-actions était complètement représenté par des actions majorées, et à part cela il y a eu un vol de plusieurs millions.

M. BLAKE : Un gros vol pour un grand pays.

M. IVES : Je demande à l'honorable député de Norfolk, qui en maintes occasions a trouvé que nos voisins du sud étaient parfaits comme conformation physique et morale, de remarquer que dans le cas actuel au moins, ils ont commis un gros vol. Par le même mode de calcul, je constate que le capital-actions du *Northern Pacific* a rapporté trente cents dans la piastre, de sorte que le chemin de fer du Pacifique canadien, qui a rapporté quarante-six cents et demi dans la piastre, peut être comparé, très avantageusement à ces autres chemins de fer du Pacifique.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est un autre gros vol

M. IVES : Je défie l'honorable député ce soir ou à n'importe quelle autre date qu'il pourra trouver plus commode, de démontrer qu'un seul dollar ait été volé ou détourné des fonds du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. CAMERON (Huron) : Qu'en a-t-on fait ?

M. IVES : Votre chef vous l'a dit ce soir. Il a dit que \$19,000,000 avaient été placés dans des entreprises du dehors, et que \$15,000,000 avaient été mis de côté pour payer des dividendes.

M. CAMERON (Huron) : Qu'ils volent.

M. IVES : Ah ! cela est un vol ?

M. CAMERON (Huron) : Une partie de cela est un vol.

M. IVES : Vous aurez occasion de traiter ce point plus tard. Ce tableau démontre quelles sont les chances relatives du chemin de fer du Pacifique canadien de gagner des dividendes sur son capital-actions. Le capital-actions du chemin de fer du Pacifique canadien n'est que de 59 pour 100 de celui du *Northern Pacific*, de 51 pour 100 de celui du *Union Pacific*, et de 31 pour 100 de celui du *Southern Pacific*. La dette consolidée est de 69 pour 100 de celle du *Northern Pacific*, de 10 pour 100 de celle du *Union Pacific* et de 40 pour 100 de celle du *Southern Pacific*. Je dis, **M. l'Orateur**, que dans ces circonstances la perspective de la compagnie est des plus brillantes. En prenant les lignes louées et les embranchements, lorsque, grâce à des raccordements à la rivière Détroit, elle pourra rivaliser avec les autres lignes-mères pour le transport des produits et les importations des États de l'Ouest, lorsque, grâce à des raccordements au Sault-Sainte-Marie, les produits des États du Nord-Ouest seront transportés sur la section est de la ligne-mère jusqu'aux côtes maritimes; lorsque, grâce à la colonisation de nos fertiles prairies, il y aura un fort mouvement des céréales de notre grand Nord-Ouest; lorsque le surplus du bétail des nombreux troupeaux qui paissent sur le versant des montagnes Rocheuses sera transporté vers l'est; lorsqu'un immense trafic local aura été créé par la colonisa-