

dans la direction de l'ouest; et aussi, devra les classer dans les sections dirigées par des ingénieurs séparés, et faire la distinction entre les chevalets ou ponts qui ne sont que des ouvrages temporaires devant être remplacés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avant que les travaux soient approuvés par l'ingénieur du gouvernement.

Voilà la motion de mon honorable ami. Maintenant quel est l'amendement? Il a pour but de changer la motion comme suit :

(1) Le nombre total des chevalets en bois et de ponts en bois construits, ou donnés à l'entreprise pour être construits sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique; (2) La longueur, en pieds, et la plus grande hauteur de chacun des dits chevalets et de chacun des dits ponts. Le dit état devra constater les chevalets et ponts en leur donnant leur numéro consécutif à partir de Sudbury, dans la direction de l'ouest.

Ou, en d'autres termes, M. l'Orateur, d'empêcher mon honorable ami d'obtenir l'information qu'il demande—l'information concernant le nombre de chevalets en bois construits temporairement sur ce chemin.

On veut, M. l'Orateur, par cet amendement, ne donner aucune information sur ce point, refuser de donner à cette Chambre aucune autre information que celle qui a trait au nombre de chevalets en bois construits temporairement sur ce chemin. Si nous n'obtenons pas cette information, comment saurons-nous si le gouvernement n'outrepasse pas ses pouvoirs relativement au paiement des subventions votées pour ce chemin, si, par hasard, il ne paie pas ces subventions avant le temps où le chemin sera terminé et où la compagnie aura droit à ces subventions?

Je maintiens qu'un membre de cette Chambre a droit de demander des informations sur n'importe quel sujet d'importance politique ou publique. Si un membre de cette Chambre désire savoir quelque chose concernant les progrès des travaux de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, il a droit de le savoir. Le public a droit de le savoir. Cette compagnie a reçu, comme subvention, des millions de dollars de l'argent du public, elle construit son chemin avec l'argent du public, elle le construit aux frais des contribuables du Canada.

Quelques VOIX: Non.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Oui.

M. CHARLTON: Il est probable qu'il coûtera aux contribuables de ce pays le double de ce qu'il aurait dû coûter, et je soutiens que les contribuables du Canada et leurs représentants ont droit d'insister pour obtenir les informations les plus complètes relativement à la construction de ce chemin.

La position prise par mon honorable ami, en essayant de refuser cette information, paraît suspecte; il semble que l'on désire induire le public en erreur au sujet de son opinion et de ses calculs sur les progrès et l'état de ce chemin. Pourquoi le gouvernement désire-t-il retenir ces informations? Y a-t-il dans cette motion quelque chose de nature à l'incriminer? Renferme-t-elle quelque chose qui soit de nature à le montrer au public sous un plus mauvais jour que celui sous lequel il est actuellement placé? La chose semble impossible, mais il y a lieu de croire que le gouvernement craint d'être placé, par l'information demandée dans cette motion, dans une position pire, aux yeux du Canada, que celle où il se trouve aujourd'hui, si mauvaise que soit cette dernière.

M. l'Orateur, la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique est un sombre mystère. J'ose dire que jamais auparavant des travaux de cette importance n'ont été entrepris et subventionnés par le gouvernement, et le peuple, qui devait en payer le coût, privé de connaître l'état et les progrès de ces travaux. Il y a à ce sujet des choses que nous ne connaissons pas. Nous avons raison de croire que le tracé de la ligne n'a été changé que dans le seul but de jeter du discrédit sur un honorable monsieur de la gauche; nous avons raison de croire que ce changement fera perdre au pays des millions de dollars. Nous savons que ceci est caché

aux regards du public; nous savons que c'est enveloppé de mystère; nous savons que le peuple ne peut rien connaître des affaires du chemin; nous savons que les demandes faites par les honorables députés de la gauche ne sont pas accordées lorsqu'elles ont trait à des informations nécessaires; nous savons que lorsque cette compagnie a demandé un prêt, il n'y a qu'un an, on a fait la demande raisonnable de la formation d'un comité chargé d'examiner l'état des affaires de la compagnie, et que cette demande a été refusée. Il y a, relativement à cette question, plusieurs choses qui sont naturellement propres à éveiller des soupçons parmi les députés de la gauche. Lorsque nous remontons aux circonstances dont je vais bientôt parler très brièvement, nous ne pouvons manquer d'avoir des soupçons sur les rapports qui existent entre le gouvernement et le syndicat.

Quelle a été, M. l'Orateur, l'origine de ce contrat? A-t-il été fait conformément aux exigences de la loi de ce pays—loi qui décrète clairement, tant dans l'acte concernant les Travaux Publics, que dans l'Acte de 1874, qu'aucun contrat du gouvernement ne sera passé sans que des soumissions soient préalablement demandées publiquement? S'est-on conformé à cette loi? Non; ce contrat a été passé en secret; il a été passé dans des circonstances suspectes, et les soupçons auxquels il a donné lieu deviennent plus forts et plus sombres de jour en jour, et d'année en année. Ce contrat a été fait en violation de la loi, et il n'y avait pas trois ou quatre semaines qu'il était soumis à cette Chambre, que déjà transpirait un fait qui convainquait tous les députés susceptibles de se laisser convaincre, que le gouvernement avait agi avec précipitation, qu'il n'avait pas pris les précautions qu'il aurait dû prendre dans cette affaire, dans l'intérêt du public. Quel est ce fait? C'est que nous avions une autre offre pour la construction de chemin.

Quelques VOIX: Écoutez, écoutez!

M. CHARLTON: J'entends des ricaneries parmi la droite et des rires ironiques. Nous avons, M. l'Orateur, une autre offre de la part d'une autre compagnie mieux posée, et ayant plus de ressources que la compagnie actuelle, et c'était une offre plus favorable aux intérêts de ce pays que celle de la compagnie actuelle. C'était une offre qu'aucun honorable député de la droite n'a le droit de dire n'avoir pas été faite de bonne foi, parce que la compagnie qui l'a faite avait déposé entre les mains du gouvernement \$600,000 de plus que l'on n'a exigé du syndicat comme garantie de sa bonne foi, et de sa capacité de remplir le contrat. Nous n'avons donc pas le droit de dire que cette offre n'était pas faite de bonne foi.

Quelle était l'offre? Elle aurait coûté au pays \$3,000,000 et 3,000,000 d'acres de terre de moins que le contrat passé avec le syndicat. On ne demandait pas de monopole. On ne demandait pas d'exemption de taxes; on assurait le contrôle aux Canadiens en pourvoyant à ce que la majorité des directeurs fût composée de sujets britanniques. Des livres pour la souscription devaient être déposés dans chaque province de la Confédération, et le gouvernement aurait eu en aucun temps le droit de racheter le chemin. Si, à cette époque, le gouvernement ne croyait pas que cette offre était faite de bonne foi, il aurait dû au moins, vu les circonstances, revenir sur ses pas, et demander des soumissions afin de savoir ce que l'on pouvait épargner dans l'intérêt du public. Sans doute, M. l'Orateur, qu'on aurait épargné de cette manière des millions de dollars; mais le gouvernement refusa d'agir ainsi, et voyons ce qui en est résulté. Il propose de sauvegarder les droits du public contre toute exaction en limitant les dividendes à 10 pour 100 et le capital à \$25,000,000. A l'insu de cette Chambre, à l'insu du pays, il permit ensuite à la compagnie de porter son capital de \$25,000,000 à \$100,000,000. Le gouvernement intervint dans l'arrangement, et il permit un système scandaleux de majoration d'actions qui, s'il avait été adopté, aurait mis la compagnie en état de retirer des dividendes de 10 pour 100 sur un capital nominal de \$100,000,000 qui ne leur aurait