

parce qu'elle en sentait la nécessité, parce que c'était une excellente région et qu'il était de son intérêt de construire le chemin. Mais, qu'il en soit ainsi ou non, si la parole du gouvernement a été engagée, et si la chose était nécessaire à la veille des dernières élections générales, juste au moment où le président d'une grande corporation a adressé un manifeste au peuple, qu'on le sache. Si j'étais à la place du ministre de l'intérieur, je voudrais que la chambre le sût, je ne voudrais pas rester sous l'imputation qu'il y a quoi que ce soit de ce genre. Je proposerais immédiatement que le comité levât sa séance et rapportât progrès, et je soumettrais ces raisons à la chambre avant de lui demander d'étudier ces résolutions. Il y a un autre point qui a été soulevé par mon honorable ami dans sa critique du discours du député de Selkirk (M. Daly). Il ne nous a pas dit si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait véritablement circuler des trains supplémentaires dans le Nord-Ouest dans l'intérêt des candidats conservateurs.

M. DALY : Je n'ai rien eu à voir aux trains. Je ne suppose pas que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ait fait circuler, le jour de l'élection ou en tout autre temps, un convoi de chemin de fer pour lequel elle n'était pas payée. Je n'ai rien eu à voir aux dispositions prises en vue de louer ces trains du chemin de fer canadien du Pacifique. J'ai payé de mon argent les services que la compagnie m'a rendus et j'en ai pris reçu. Elle ne fait rien gratuitement. Je vais maintenant lire un autre extrait du discours prononcé par l'honorable député en 1878, extrait qui prouve qu'il est absolument illogique dans la position qu'il prend actuellement :

Il est inutile de songer à coloniser cette contrée sans y construire des chemins de fer. On a prétendu que les chemins de fer américains ont été subventionnés plus qu'il ne fallait; peut-être est-ce le cas. On a mentionné le chemin de fer de l'Illinois Central. Lorsque ce chemin fut projeté, presque toute la région intérieure de l'Etat était déserte; les cultivateurs qui demeuraient à 50 milles de Chicago avaient à transporter leur blé au marché en voitures, ce qui leur coûtait souvent, en raison du mauvais état des chemins, la moitié du produit de leur marchandise. Il existait quelques rares établissements naissants dans l'intérieur, mais la population n'avait aucune importance. L'Etat n'eût jamais été peuplé comme il l'est sans son réseau de chemins de fer, dont l'Illinois Central est le plus important.

Voilà qui est en contradiction flagrante avec la position que prend actuellement l'honorable député et la position prise dans cette chambre par l'honorable député de Bothwell, car tous deux ont prétendu que le chemin de fer canadien du Pacifique a été construit trop vite. La ligne qui fait l'objet du présent débat a été construite sur les instances directes de la population du Manitoba. Elle réclamait des facilités de chemin de fer dans une région où les cultivateurs étaient obligés de transporter leur blé à 60 milles, à Brandon, sur la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique, le même chemin qu'au dire de l'honorable député les cultivateurs avaient à faire avant d'arriver à l'Illinois Central. La construction de ces 62 milles supplémentaires a été le résultat direct de l'agitation de la population du Manitoba. Les honorables députés de la gauche me paraissent devenir de moins en moins raisonnables à mesure qu'ils discutent cette question. Après les explications données par le ministre, après la lecture de l'arrêté ministériel en question, après tous les renseigne-

ments que possèdent les honorables députés de la gauche, il me semble qu'il n'y a qu'une conclusion à laquelle le comité puisse arriver, et c'est que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a autant droit à la subvention pour ces 62 milles, qu'elle avait droit à la subvention accordée par l'acte de 1878 pour les 152 milles.

M. WATSON : Après ce que vient de dire l'honorable député, savoir : que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne fait pas circuler de trains pour rien, je suis plus désireux que jamais d'être renseigné au sujet de cette entente entre le gouvernement et cette compagnie. Je suis de l'avis de l'honorable député. Je suis convaincu que les hommes qui avaient le contrôle des trains le jour de l'élection, n'ont pas payé de leur poche le service des trains. Personne ne suppose qu'ils en ont agi ainsi; voilà pourquoi nous devrions connaître l'entente qui existe entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Si la compagnie doit être rémunérée pour ses services sous forme de législation dans cette chambre, nous voulons le savoir.

Il a fallu que l'honorable député lançât un trait au Northern Pacific. La compagnie du Northern Pacific a construit, dans la province du Manitoba, 225 milles d'un chemin de fer qui est en exploitation aujourd'hui, au grand avantage de la population du Manitoba et le gouvernement fédéral n'a pas donné un sou à cette compagnie pour la construction de ce chemin. Il n'y a apparemment qu'une compagnie dans le pays qu'il consente à aider. Mais la population de cette province a compris qu'il fallait faire concurrence à cette compagnie envers laquelle le gouvernement fédéral semble être dans la position d'un père nourricier, et il a jugé nécessaire d'accorder un subside en argent à la compagnie du Northern Pacific, afin d'assurer une ligne rivale à celle du chemin de fer canadien du Pacifique et de construire un chemin dans cette région à laquelle on avait promis, il y a quatre ans, des communications avec le chemin de fer canadien du Pacifique et pour lesquelles on avait fait une réserve, réserve qui paraît, par suite d'une entente entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avoir été conservée pour cette dernière compagnie. La compagnie du Northern Pacific a construit une partie de son chemin pour un subside en argent de \$1,500 par mille, et une autre partie pour \$1,750 par mille, un subside moindre que celui accordé à toute autre compagnie de chemin de fer par une province quelconque de la confédération canadienne.

Les actionnaires du Northern Pacific y ont gagné à construire ce chemin avec un faible bonus pour faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique, car ce dernier chemin reçoit 6,400 acres par mille. Je crois que l'honorable député n'osera pas se lever en cette chambre et déclarer que le gouvernement provincial a payé une trop forte subvention pour la construction du Northern Pacific, et je crois qu'il ne peut acheter dans le sud du Manitoba du meilleur terrain que celui-ci, pour moins de \$5 l'acre. En d'autres termes, on accorde un bonus de \$30,000 par mille pour construire un chemin à travers une région où le Northern Pacific en a construit un avec un bonus de \$1,500 par mille. Je dis que nous ne devrions pas aider la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à obtenir le contrôle de ces territoires, où elle construit des