

Whyte débuta comme serre-frein; Wainwright était garçon de bureau. Mackenzie et Mann ont aussi commencé au bas de l'échelle et se sont élevés graduellement. Que l'on dise ce que l'on voudra de Mackenzie et Mann, ils ont depuis dix-huit ans révolutionnée la carte du Canada et sont considérés comme des phénomènes dans le monde des chemins de fer.

On a beaucoup parlé d'un employé, un nommé A. J. Mitchell, qui a donné un affidavit et on a demandé pourquoi Mackenzie et Mann n'avaient pas donné l'affidavit eux-mêmes, au lieu de le demander à leur employé. Qui est ce A. J. Mitchell? C'est le factotum, le chef d'un département et l'adjoint du vice-président. C'est lui qui est au courant de toutes les affaires financières des chemins de fer et qui fournit les renseignements à Mackenzie et Mann. S'il y a dans tout le pays un homme dont on puisse accepter la parole, c'est Alfred Mitchell.

Mais, monsieur l'Orateur, ce n'est pas de Mackenzie et Mann ni de qui que ce soit, qu'il s'agit dans cette affaire. Il s'agit du Canada, et la question qui nous occupe c'est de décider ce que nous devons faire. A la page 9 du Livre bleu qui a été publié, un état donne la longueur de la ligne et constate qu'il y a, en chiffres ronds, 10,000 milles de voie ferrée—10,000 milles d'un nouveau chemin de fer transcontinental, dont 9,000 milles sont terminés et plus de 7,000 milles en exploitation; un peu plus de 1,000 milles ne sont pas complétés et le terrassement est fait sur 850 milles. A la page suivante, des états préparés par D. B. Hanna et ce même Alfred Mitchell, indiquant qu'il faudra encore \$100,000,000 pour parachever le réseau du Nord-Canadien. La compagnie peut disposer de \$58,000,000 et demande au Parlement de compléter la somme nécessaire, en garantissant l'intérêt sur \$45,000,000 d'obligations qui rapporteront environ \$42,000,000 ou plus.

J'ai entendu certains députés demander pourquoi Mackenzie et Mann ne vendent pas les valeurs qu'ils ont en mains et ne poussent pas les travaux aussi loin que possible. Ces valeurs qui représentent \$58,000,000 ne sont pas négociables par elles-mêmes.

Si la compagnie les offrait au Lloyd ou à toute autre institution financière, on lui demanderait si elle a assez de capitaux pour compléter le réseau. Si la compagnie répondait non, le banquier dirait qu'il ne veut rien avancer sur ces valeurs. Mais si la compagnie pouvait dire

qu'elle a une garantie du Gouvernement canadien pour une somme de \$45,000,000, les \$58,000,000 de garanties et les \$45,000,000 deviendraient immédiatement négociables et la compagnie pourrait compléter les travaux. On ne doit pas se demander si le Canada est un assez grand pays pour faire cette opération, mais s'il est assez petit pour ne pas la faire.

Le crédit du Canada a déjà reçu un choc, il n'y a pas longtemps, lorsque les journaux ont fait tant de tapage au sujet du rapport (Gutellius-Staunton). Si, à la suite de ce premier ébranlement, nous laissons périliter une entreprise comme celle du Nord-Canadien, notre crédit recevra un coup dont il ne se remettra pas avant cinquante ans.

Nous n'avons pas d'argent à dépenser en armements et en navires de guerre, mais nous avons tout l'argent nécessaire pour développer le pays, en aidant aux entreprises de chemins de fer et à la construction des bonnes routes; en encourageant l'éducation et en venant au secours des malheureux, afin d'occuper une place enviée parmi les nations civilisées. Le Canada est un grand pays. J'ai ici une carte qui fait voir que toute l'Europe, à l'exception de la Russie, pourrait tenir dans notre Nord-Ouest. Les Iles-Britanniques sont à peine grandes comme la moitié du Yukon. L'Europe, y compris la Russie, pourrait tenir quatre fois dans le Canada et cependant, nous avons entendu des députés dire que nous avons trop de chemins de fer. Les immigrants nous arrivent en grand nombre et le Nord-Ouest peut faire vivre une population de 200,000,000. Il nous faut absolument des chemins de fer.

Il y a deux choses que nous devons faire et faire immédiatement. Premièrement, nous devons donner cette garantie de \$45,000,000 et, deuxièmement, nous devons conserver les services de Mackenzie et Mann. Je suppose que le vote sur cette question sera pris ce soir. Quant un homme est appelé à voter, il doit le faire comme s'il était le seul appelé à se prononcer; comme s'il était l'unique juge et que son vote dût décider du sort de la question. Il ne doit pas s'abstenir, sous prétexte que le projet sera adopté quand même, ou que son vote ne l'empêchera pas d'être rejeté. Il doit voter pour le succès de ce qu'il désire, avec la conscience qu'il accomplit la fonction d'un juge ou d'un juré. Pour ma part, je voterai contre l'amendement et en faveur de la résolution. La question ne sera pas complètement décidée ce soir. Le premier