

tions au parlement, et le pays, en 1881, se trouve avoir contracté ces gigantesques obligations qui, je le crains, pèseront sur lui pendant de longues années à venir.

Nous avons démontré qu'une entreprise de ce genre, entraînant des obligations aussi gigantesques et des concessions aussi énormes, n'aurait pas dû être confiée par le gouvernement, en vertu d'un contrat privé, au syndicat du Pacifique canadien; que l'on aurait dû demander des soumissions, et que la concurrence aurait dû être invitée, et qu'il était de mauvaise politique pour le parlement du Canada de ratifier un contrat sans demander des soumissions et sans permettre une concurrence juste et raisonnable? Comment nous a-t-on répondu? Le premier ministre et le ministre alors chargé du département des chemins de fer nous ont assuré que c'était un contrat admirable; que le gouvernement avait réussi à faire passer la responsabilité de la construction du chemin des épaules du peuple aux épaules de la compagnie, et que pour la construction de cette voie ferrée, le peuple du Canada n'aurait pas un sou de plus à payer. Le ministre des chemins de fer, qui était chargé des résolutions de 1880, comme il a été chargé plus tard des résolutions de 1884, le ministre des chemins de fer, toujours téméraire, hardi et provocateur, disait ici, relativement à ce contrat :

Les honorables messieurs n'aiment pas la compagnie, mais on dirait que leurs idées se sont modifiées sur ce point. Ceux qui ont entrepris ces travaux occupent aujourd'hui devant le pays la meilleure position qui puisse être occupée par des hommes chargés d'une entreprise aussi considérable. Les Canadiens qui sont engagés dans cette entreprise sont des hommes qui ne le cèdent à personne sous le rapport de la compétence et de la position commerciale, et par leurs succès dans d'autres entreprises de chemin de fer, ils nous offrent la meilleure garantie possible de la manière dont ils rempliront leurs engagements envers le gouvernement et le parlement du Canada.

Il continue comme suit :

Je dis que cette compagnie comprend des capitalistes tant de ce pays que d'autres pays, qui jouissent de la plus haute réputation, des hommes dont les noms sont la meilleure garantie qui pourrait être offerte au peuple du Canada de la réussite de tout ce qu'ils pourraient entreprendre.

Malheureusement pour le pays, les assurances données par les honorables députés en 1880, alors que le parlement se proposait de ratifier le contrat, ont été dispersées au quatre vents, et ce soir nous n'avons pas la moindre garantie valable sur laquelle le pays puisse compter pour l'achèvement et l'exploitation du chemin pendant les dix années qui suivront son achèvement, et l'honorable ministre disait qu'il avait une garantie en argent à cet effet. Nous avons protesté de plus contre les conditions vagues et incertaines du contrat. Nous savions que nous engagions le crédit du pays pour un montant énorme, que nous plaçons entre les mains de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien un montant énorme d'argent et de valeurs pour l'achèvement du chemin, et nous avons démontré aux honorables membres de la droite que nous n'avions aucune garantie que le tout serait atteint. L'élément définitif manquait et nous n'avions aucune garantie que nous ne serions pas appelés à payer des sommes additionnelles au chemin de fer du Pacifique canadien pour la construction de cette voie ferrée. Quelle est la réponse qui nous a été donnée en cette occasion par les honorables membres de la droite. Nous a-t-on répondu on nous donnant cette garantie suffisante que le premier ministre avait déclaré avoir obtenu alors qu'il s'adressait à ses amis à Montréal le 27 décembre 1880? Non, monsieur, la seule garantie que nous avons eue a été la déclaration suivante de l'honorable ministre des chemins de fer :

Non seulement nous aurons la satisfaction de voir le Canada prendre une attitude progressive et triomphante, mais aussi nous le verrons dispensé de dépenser un seul dollar pour la construction et l'exploitation de cette voie ferrée.

Maintenant, malgré la déclaration du ministre des chemins de fer et de celle du premier ministre, trois ans après nous voyons la même compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, dont les membres, nous disait-on, étaient des

hommes possédant des ressources illimitées, dont le crédit et la réputation étaient tels qu'ils mèneraient l'entreprise à bonne fin — nous voyons ces hommes frapper à la porte du parlement et lui demandant de lui avancer \$3,000,000. Et que voyons-nous maintenant? Nous voyons encore ces hommes prodigieusement riches, ces hommes si compétents à mener à bonne fin des entreprises de ce genre, frapper pour la troisième fois à la porte du parlement, pour lui demander des secours additionnels, et l'abandon de la garantie que nous avons prise en 1884 pour le remboursement du prêt de l'année dernière. En 1880, lorsque nous avons protesté contre la ratification de ce contrat, le premier ministre et son collègue, le ministre des chemins de fer, ont assuré à leurs partisans qu'ils avaient une ample garantie que le chemin serait construit d'un bout à l'autre sans coûter un seul sou au peuple. Les partisans de l'honorable ministre l'ont cru sur parole et l'ont applaudi à outrance.

En 1884, nous avons vu le ministre des chemins de fer venir devant le parlement et admettre en pratique que les calculs faits par lui en 1880 n'étaient pas exacts. Nous l'avons vu venir devant le parlement et admettre virtuellement que le chemin de fer du Pacifique canadien éprouvait alors des embarras financiers; qu'il était virtuellement à la veille de la banqueroute, et que les travaux s'arrêteraient à moins que le coffre public ne vint à son secours. Les honorables membres de la droite ont reçu les mêmes assurances et ils ont ratifié les résolutions de 1884 au milieu des applaudissements les plus bruyants; et maintenant, en 1885, juste douze mois après que nous avons eu l'assurance de la part de l'honorable premier ministre, du ministre des chemins de fer, de l'honorable député de Cardwell (M. White), de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ivés), que le prêt de 1884 était plus que suffisant pour parachever le chemin de fer d'une extrémité à l'autre, et pour le pourvoir d'un matériel complet, cette même compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien vient frapper à la porte du parlement et demande hardiment, comme un droit, qu'on lui accorde encore \$5,000,000, et que la garantie que nous avons obtenue pour le remboursement du prêt de 1884 subisse une modification importante, et je n'ai aucun doute d'après ce que je vois ce soir, et d'après ce que j'ai entendu cette après-midi, que ces résolutions seront adoptées, aux grands applaudissements des honorables membres de la droite.

Nous avons démontré de plus en 1880, qu'en subventions d'argent, en travaux terminés et à terminer, en terres, d'après l'estimation du gouvernement, on immunités, exemptions et monopoles, cette compagnie recevait \$161,800,000, bien que le prix de revient aux entrepreneurs ne fût estimé qu'à \$84,000,000; on demandait donc à la compagnie de payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien une somme excédant énormément le coût réel des travaux. Ces objections étaient de la plus haute importance possible; elles s'imposaient aux honorables membres de la droite; elles demandaient une explication et une réponse qu'elles ont reçues de la part des députés ministériels. Mais comment ont-ils répondu? Pour raffermir la foi chancelante des partisans du ministère, pour leur donner le courage de voter en faveur des résolutions alors soumises au parlement, il fallait leur donner des assurances. Le ministre des chemins de fer leur en avait donné. Mais ils n'avaient aucune confiance en cela. La réputation qu'il avait d'exagérer les faits, surtout en ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique canadien, était trop bien établie. Il fallait donner d'autres assurances solennelles. Elles furent données. L'honorable ministre des travaux publics, qui est connu, sinon en réalité, du moins en apparence, comme l'homme le plus honnête des banquettes ministérielles se leva et dit :

Nous voulons un grand et un bon chemin de fer, et nous voulons qu'il soit mis sur un bon pied, afin que ses propriétaires ne puissent venir nous dire: Vous nous faites mourir de faim, il nous faut plus d'argent.