

haut, en vertu du dit contrat, cesse de donner un service régulier pour les marchandises et les voyageurs, alors, les dits paiements en vertu des dits contrats cesseront, et la responsabilité du gouvernement à ce sujet sera déterminée—ou si l'exploitation du chemin devait cesser seulement sur une section du chemin, pour être discontinuée, soit sur toute la ligne ou sur une simple section du dit chemin de fer, pour une simple partie du reste de la dite période de 20 ans, alors, la responsabilité du gouvernement à l'égard des dits paiements ne sera diminuée qu'en proportion, c'est-à-dire, au taux de \$640 par année, durant l'interruption sur chaque mille.

Je veux par là éviter une objection signalée ce matin par l'honorable député de Cardwell (M. White).

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela détruit entièrement l'objet du bill.

M. LAURIER : Alors, l'objet du bill, je crois comprendre, est d'accorder une subvention à cette compagnie, qu'elle la mérite, ou non. Si, comme nous le prévoyons, le chemin de fer doit traverser une belle partie du pays, alors, le trafic sera assez considérable pour la maintenir. Mais avoir l'attitude que prend l'honorable monsieur dans le moment, je crois que l'on a si peu de confiance dans le projet, que le gouvernement, à tort ou à raison, garantit l'argent que versent les capitalistes dans l'entreprise. Si c'est là la vérité, vaut autant que nous le sachions tout de suite.

M. HAGGART : Des garanties de ce genre ne seraient aujourd'hui d'aucune valeur, à moins que ces personnes n'aient un contrat avec quelques individus responsables, s'engageant à exploiter le chemin pendant 20 ans. Il sera impossible de négocier des débentures ne devant expirer qu'après 20 ans.

M. LAURIER : Pourquoi ?

M. HAGGART : Pour la raison que le paiement sur le chemin ne serait dû qu'après 20 ans. Personne ne voudrait avancer un sou, à moins de n'avoir la garantie de personnes parfaitement en état d'assurer que les conditions seront remplies au bout de vingt ans.

M. MARTIN : Pour ce qui est de l'aide accordée en 1891, le délai est expiré.

M. HAGGART : Non.

M. DALY : Ce contrat dure toute l'année encore.

M. MARTIN : Des arrangements semblables ont été faits avec les compagnies de chemin de fer Régina et du lac Long, Calgary et Edmonton, et Calgary et McLeod. Le chemin de fer canadien du Pacifique a fait des arrangements pour exploiter pendant six ans, au moins une de ces lignes, celle de Régina et du lac Long, et il a fallu payer cette compagnie ; le gouvernement a dû payer le chemin de fer canadien du Pacifique, il a dû garantir les pertes que pouvaient occasionner le transfert d'un montant considérable de terrains et lui garantir les pertes qui pouvaient résulter de l'opération de ce chemin de Prince-Albert pendant six ans.

Les six années sont sur le point d'expirer et la compagnie a subi des dommages dans l'opération de cette ligne.

Les mêmes remarques, je crois, pourraient s'appliquer à la ligne d'Edmonton. Maintenant, voici

dans quelle position l'on se trouve au sujet de ces lignes ; il a fallu se remettre à l'œuvre et donner au chemin de fer canadien du Pacifique, ou à quelque autre Compagnie, des sommes considérables pour exploiter ces chemins, ou bien les laisser inactifs.

Voilà la position exacte dans laquelle se met le gouvernement au sujet de cette compagnie. Cela me semble une subvention très condamnable, et je crois qu'il serait beaucoup plus avantageux pour le pays de donner de l'aide dans une autre direction, plutôt que de se mettre dans la nécessité d'avoir à se charger de l'exploitation du chemin.

M. HAGGART : L'honorable député veut-il restreindre l'aide que désire accorder le gouvernement ?

M. MARTIN : Oui ; je crois que, dans la circonstance, la chose n'est pas sage. Je suis prêt à approuver une subvention de ce montant ; mais je critique l'espèce de secours que veut offrir le gouvernement, parce que cela comporte, pour le gouvernement, la nécessité de voir à l'exploitation du chemin, ou de perdre tout son argent. A moins que la compagnie ne soit en état d'exploiter sa ligne, elle ne peut transporter ni voyageurs, ni marchandises, ni malles, pour le gouvernement ; et par conséquent, ce dernier ne reçoit pas de compensation pour les \$80,000 par mille qu'il a données. Et, d'un autre côté, nous pouvons aisément supposer si l'opération de cette ligne se fera avec pertes, si elle traverse une région pauvre, si, ainsi que nous discutons la chose ce matin, la pays n'est qu'un marécage. Il ne s'agit que du trafic qui se fera sur cette route. Dans les circonstances, je n'approuve pas le genre d'aide que le gouvernement veut accorder à ce chemin.

M. HAGGART : Inutile, pour l'honorable député, d'argumenter dans ce sens, car le point qu'il discute est retranché du bill. La Compagnie du chemin de fer de Winnipeg et Saskatchewan n'a pas le droit, ainsi que l'a décidé l'Orateur, de construire sa ligne depuis Gladstone vers le nord, et la subvention, si elle est votée, devra être donnée à un chemin se rendant au lac Dauphin.

M. MARTIN : La ligne allant à Dauphin serait probablement une ligne rémunératrice.

M. HAGGART : Cette partie se rapportant aux chemins de fer Winnipeg et Nord-Ouest, et Winnipeg et Saskatchewan a été éliminée du bill, et aussi ce qui a trait à la direction est ou ouest, depuis Dauphin. L'honorable député aimerait, dit-il, à ne pas voir le chemin traverser cette région stérile dont il parle. Où est-il proposé, dans le bill, de traverser cette région ?

M. MARTIN : Il se peut que l'honorable ministre ait raison dans sa critique. Evidemment, en ce qui nous concerne, dans le Manitoba, nous désirons avoir une subvention pour ce chemin de colonisation, et nous sommes heureux d'obtenir de l'argent, sous quelque prétexte que ce soit ; nous ne voulons pas nous apposer à quoi que ce soit de ce genre. Notre intérêt dans le projet repose sur le fait que cette ligne fait partie du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Le gouvernement, il me semble, adopte une bien pauvre manière d'aider ce chemin en accordant \$80,000 par mille payables à la compagnie, qu'elle