

quillement concertée en secret entre les parties en cause ; et après que le bill relatif à la compagnie du Pacifique canadien eut été adopté, après que le gouvernement eut refusé d'insérer dans le bill une condition à l'effet d'obliger la compagnie du Pacifique canadien à exécuter ce que l'on comprenait être sa convention au sujet de ce chemin, alors, comme un coup de tonnerre dans un ciel serein, le gouvernement exposa cette politique extraordinaire, et proposa de l'imposer, comme sans doute il réussira à l'imposer à la fin de la session. Mais ce que je ne conçois pas, c'est que ceux de ses partisans qui ne sont pas individuellement contrôlés par la compagnie du Pacifique canadien—ceux de ses partisans de la province de Québec, particulièrement, qui sont intéressés dans le chemin de fer de Témiscouata—puissent refuser de faire cette modification des conditions de l'arrangement. Du moins, je ne puis concevoir comment, après avoir donné un tel vote, ils peuvent retourner vers leurs commettants et le leur expliquer. Le chemin de fer de Témiscouata n'est pas seulement un chemin de fer canadien construit entièrement sur le territoire canadien, mais il est le seul débouché vers l'est pour les chemins de fer indépendants du Pacifique canadien, afin de se relier à cette ligne courte. Je ne puis concevoir comment des citoyens de cette province, et plus particulièrement ceux du district de Québec, puissent justifier le refus d'accorder à ce chemin le droit de circuler sur le grand chemin de fer impérial. L'honorable député sait que le gouvernement a décidé de ne pas en donner les raisons. Comme cabinet, il a adopté la ligne de conduite que suit individuellement le très honorable premier ministre en se reposant la tête appuyée sur les mains et en attendant tranquillement la fin du débat. Cela ira très bien dans la chambre, mais quand les députés de la droite auront à s'expliquer devant la population de Québec d'abord, devant la population de tout le pays ensuite, ils verront que cette question n'est pas aussi simple qu'ils le croient.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ajoutez les mots "aux mêmes conditions."

La résolution est adoptée.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je demande qu'on me permette de présenter un bill (n^o 149) à l'effet de pourvoir à la construction et à l'opération d'une ligne de chemin de fer d'Harvey à Salisbury ou Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick.

La proposition est adoptée et le bill lu une première fois.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose la deuxième lecture du bill.

La proposition est adoptée, le bill lu une deuxième fois, et la chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le gouvernement a produit l'arrangement qu'il a conclu avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable ministre voudrait-il expliquer ce qu'impliquent ces renouvellements au sujet du tarif des marchandises.

M. SHANLY : Est ce que ce projet de contrat est en ce moment soumis à la chambre pour ratification ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Non.

M. SHANLY : Il devrait certainement être imprimé et distribué avant que la chambre soit appelée à le ratifier.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Assurément. En même temps, comme nous sommes à discuter cette question, on devrait nous expliquer un peu ce que le gouvernement propose. Je vais passer le contrat à l'honorable député.

M. SHANLY : Un homme de chemin de fer aurait à lire ce contrat ligne par ligne afin d'être en mesure d'exprimer une opinion.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami a prouvé de la façon la plus claire possible l'extrême inconvénance qu'il y a à nous demander d'étudier ce bill ou ce contrat la veille même de la prorogation. Je crois que nous devons avoir ce contrat imprimé. Je crois que toute cette discussion eût dû venir il y a au moins une semaine et je partage l'opinion de l'honorable député de Grenville (M. Shanly) qu'on eût dû faire imprimer le contrat et nous le distribuer, afin de nous permettre de le bien comprendre. S'il faut à un homme de son expérience dans les questions de chemins de fer une journée ou deux pour étudier ce document, combien de temps faudra-t-il à un député d'aptitudes moyennes pour le comprendre, en supposant qu'un tel député désire le comprendre. J'aimerais à savoir ce que signifie cet article en particulier.

Sir JOHN A. MACDONALD : C'est simplement un acte autorisant le gouvernement à construire cette ligne et donnant ouverture à un crédit pour lui permettre de commencer les travaux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je sais cela, mais nous avons ici un contrat conclu formellement entre le très honorable sir John A. Macdonald, ministre des chemins de fer, représentant l'une des parties, et M. Van Horne, représentant l'autre partie, et cela fait partie de la proposition soumise à la chambre. Est-ce que l'honorable ministre propose à la chambre de ratifier cette convention ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Le bill ne dit rien de cela.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cette convention a été produite et déposée sur le bureau. Nous avons là une convention conclue entre le gouvernement et la Cie. du C. P. R., qui affecte et doit affecter considérablement la question même que le comité est à étudier. Le paragraphe dont je veux parler est le suivant :

Sur tout trafic de fret, excepté le charbon et le fer, produit sur le chemin de fer Intercolonial à l'est de Moncton, transporté entre les localités à l'ouest de l'Etat du Maine et les localités le long du chemin de fer Intercolonial à l'est de Moncton, aller et retour, le chemin de fer Intercolonial aura droit au tarif de Halifax, lequel tarif est basé sur une distance établie par induction, équivalant à la distance de Moncton à Halifax, plus 15 0/10, et pour le transport par les locataires sur telle distance établie par induction à la distance réelle, le tarif de transport direct sera proportionnel : pourvu que dans aucun cas l'Intercolonial n'ait droit à une proportion du tarif de transport direct excédant le taux de son tarif local alors en vigueur pour la partie de la ligne sur laquelle tel fret sera transporté.

Je comprends que la seule restriction est que, si dans la pratique le taux pour les 300 ou 400 milles d'Halifax à Harvey n'exécède pas le taux chargé pour les 113 milles, le chemin de fer Intercolonial devra se contenter de prendre le tout. Cela me paraît être le sens, mais il est entouré de tant de verbiage qu'il n'y a qu'un homme de chemin de fer qui puisse le saisir.

Sir JOHN A. MACDONALD : Quand la chambre sera appelée à ratifier la convention, cela pourra être expliqué, mais ce n'est pas une partie du bill actuel, et c'est perdre son temps que de discuter cela maintenant.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne le crois pas. La convention est conclue. Nous allons construire ce chemin dans le seul but d'en confier la charge à la compagnie du C. P. R. et ce sont les conditions auxquelles elle a accepté la charge. Le gouvernement répudie toute intention de l'exploiter lui-même. Il dit qu'il se propose de l'affermier, après 20 ans, pour \$70,000 par année, et nous avons ici les conditions de cette convention qui fait partie du marché.

Sir JOHN A. MACDONALD : Il est décidé que l'affermage devra être soumis à la ratification du parlement et de la compagnie.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La compagnie, par son principal fonctionnaire, l'a signé.